Ф. Н. Орлов

МЕСТЬ „ГОЛУБОЙ „ДВОЙКИ"

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

«Записки» Героя Советского Союза Федота Никитича Орлова — это воспоминания очевидца и участника грозных битв, рассказ о трудных, жестоких испытаниях, выпавших на долю его современников и сверстников в годы Великой Отечественной войны. Написанная много лет спустя после войны книга с документальной достоверностью доносит до читателя атмосферу суровых будней, героических дел советских военных летчиков.

- Орлов Федор Никитич
  -
  - Экипаж машины боевой
  - Первое крещение
  - Командир уходит в бессмертие
  - Месть, только месть…
  - Небо в разрывах
  - В гостях и дома
  - Вынужденное новоселье
  - Ночи подмосковные
  - Старшина Бутенко командует генералом
  - Будни и праздники
  - Две поездки в тыл
  - Высокая награда
  - Друзья возвращаются
  - Прощай, эскадрилья!
  - Где же вы теперь, друзья-однополчане

Орлов Федор Никитич
Месть «Голубой двойки»

Светлой памяти боевых друзей — военных летчиков, павших в боях за нашу Советскую Родину.

Записки военного летчика

«Записки» Героя Советского Союза Федота Никитича Орлова — это воспоминания очевидца и участника грозных битв, рассказ о трудных, жестоких испытаниях, выпавших на долю его современников и сверстников в годы Великой Отечественной войны. Написанная много лет спустя после войны книга с документальной достоверностью доносит до читателя атмосферу суровых будней, героических дел советских военных летчиков. Со страниц «Записок» встает целая галерея героев — павших в бою и оставшихся в живых, — боевых друзей автора. И первый среди них — командир эскадрильи тяжелых бомбардировщиков капитан Гастелло, с которым автор книги летал в одном экипаже, жил в одном доме, который был его учителем и командиром.

По жанру книга близка к автобиографической повести. В ней читатель найдет не только описание боевых вылетов — многие ее страницы посвящены делам сугубо «земным». Это и картины довоенных мирных будней летчиков и их семей, и описание того пути, который прошел автор «Записок» от пастушонка-подростка до офицера Советской Армии, и тепло, душевно рассказанные некоторые «интимные» истории молодых авиаторов и многое другое.

Но не правда житейских подробностей, а правда характеров, верность наблюдений автора над духовным, нравственным обликом советских воинов-летчиков составляет главное достоинство этой книги. В каждой ее главе читатель встретится с людьми такой закалки, таких высоких идей, которые ежедневно, ежеминутно готовы на подвиг и смерть ради спасения истекающей кровью Родины. Через образы боевых товарищей, друзей-однополчан Ф. Орлов показывает типичные черты своих современников.

Герой Советского Союза Ф. Н. Орлов

Экипаж машины боевой

Протяжно загудел паровоз, и поезд медленно тронулся. Опоздавшие пассажиры на ходу вскакивали на подножки вагонов, провожающие, махая платками, шли по перрону рядом с поездом, что-то говорили, кричали. Стоя в тамбуре, я смотрел, как проплывают мимо станционные постройки, перрон, заполненный людьми. Вот уже пропало и здание вокзала с надписью на фасаде «Ейск».

Мне было немного грустно. К этому маленькому южному городку, к летной школе, которую мы только что окончили и откуда теперь вот едем в строевую часть, я уже успел привязаться. Особенно жалко было расставаться с летчиками-инструкторами, техниками, мотористами — они вложили в каждого из нас свои знания, частицу своей души, научили летать. Когда поезд шел мимо Александровки, я не мог оторвать взгляда от нашего школьного аэродрома и мысленно прощался с учебными классами, мастерскими, ангарами, тирами, спортивными площадками, где нам был знаком каждый уголок… В это время кто-то положил мне руку на плечо.

— Что, Федот, замечтался? Пойдём-ка лучше в купе, поужинаем.

Это оказался Митя Кондаков, такой же, как и я, курсант-выпускник, родом из Козьмодемьянска. Мы с ним были почти земляки и в школе быстро подружились. Парень был Митя неплохой, но любил при случае прихвастнуть, особенно перед девчатами. Однажды, получив после вылета на самолете У-2 отпуск, Митя к обоим рукавам шинели пришил по летному трафарету (хотя полагалось носить его только на одном левом рукаве): пусть каждый видит, что идет не кто-нибудь, а именно летчик…

Быстро организовали ужин, выложив из чемоданов у кого что есть. Кто-то выставил на стол бутылку портвейна, предусмотрительно купленную в станционном буфете, В этой новой для вчерашних курсантов обстановке все мы чувствовали непринужденно, радовались, что нет ни дежурного, ни «отбоя». Выпили за свою родную школу, за боевую дружбу летчиков. Спать никому не хотелось, и мы разговаривали, шутили, пели песни и играли в домино почти всю эту декабрьскую ночь 1935 года. Вова Мироненко развлекал нас анекдотами. Миша Петров рассказывал о своей любимой девушке — москвичке Эльзе, Вова Ключников и Николай Котов все подшучивали над Сергеем Дрешиным. Поводом, как и всегда, служил высокий рост Сергея.

Действительно, Дрешин даже среди самых рослых курсантов возвышался еще на целую голову. Когда он шел по улицам Ейска, люди удивленно оглядывались: вот это летчик! В школьной баскетбольной команде Сергей был незаменимым игроком. «Сережа, а Сережа, скажи, какая там наверху температура», — подтрунивали над ним курсанты. Но он не обижался и на такие шутки отвечал обычно только улыбкой. И вообще трудно было вывести его из равновесия. Но если изредка такое случалось, то уж обидчику доставалось крепко: спокойствие Дрешина вмиг улетучивалось, он становился похожим на задиристого петуха, слова сыпались из него словно пули из скорострельного пулемета. Да еще при этом он сверлил тебя глазами сверху вниз, будто с каланчи, а ты говорил с ним, задрав голову, и уже от одного этого начинал чувствовать себя не в своей тарелке.

Утром приехали в Ростов. Погода была пасмурная, над городом повисла туманная пелена. Попрощались с товарищами, которым предстоял путь дальше, в сторону Воронежа и Харькова, а мы, будущие ростовчане, сели в трамвай и поехали в сторону Рабочего городка.

Дежурный по бригаде, как он сам отрекомендовался, командир корабля Костя Иванов, встретил нас приветливо. Проверил наши документы и, собрав их в папку, положил в сейф. Потом отвел нас в общежитие при Доме офицеров и, уходя, предупредил, что утром нас вызывает к себе для знакомства командир бригады Тарновский.

На следующий день нас распределили по группам и прикрепили к инструкторам — лучшим летчикам бригады. До зачисления в состав боевых экипажей мы должны были пройти программу переучивания.

Меня, Аркадия Разина и Николая Котова прикрепили к командиру отряда Жоре Тупикову — краснощекому, довольно плотному летчику. Но комплекция не мешала ему быть подвижным и всегда подтянутым. Разговаривал Тупиков мало, и казалось, что при этом он всегда улыбался. В полете самолет он доверял нам смело, очень редко вмешивался в управление и подсказывал только в необходимых случаях. Он как-то быстро умел располагать к себе молодых летчиков. Да и не только летчиков. Тупиков вызывал восторг и бурю аплодисментов на концертах художественной самодеятельности: у него был хороший голос.

Митю Кондакова, Сашу Трутнева и Жору Плешакова обучал инструктор Сеня Набоков — физически очень сильный, решительный и требовательный командир.

Педантично строгим считали своего инструктора Бориса

Кузьмича Токарева его ученики Толя Соломко, Вася Сомов и Борис Полевов. Действительно, он требовал точных, глубоких знаний. Все фигуры и элементы полета Токарев сначала требовал усвоить теоретически, понять их смысл, заранее предусмотреть, какие ошибки могут быть в каждом случае и как их исправить. Сам он летал грамотно, мастерски, все его движения в воздухе были пластичны, поражали точностью и своевременностью. Редко кому удавалось получить у него отличную оценку по технике пилотирования. Он записывал в блокноте и оценивал каждый элемент полета, а потом уже выводил средний балл. Недаром он считался летчиком-инспектором по технике пилотирования и теории многомоторных самолетов. Все зачеты, связанные с испытанием материальной части и составлением графика расхода горючего, поручались только ему.

Жили мы в общежитии при Доме офицеров. Утром ходили на построение, потом расходились по классам, изучали материальную часть, район полета. Вскоре сдали зачеты. Впрочем, забегая вперед, отмечу, в нашей летной жизни зачетов все время было так много, что мы даже любили шутя повторять: «Скажи, что завтра зачет, хоть по китайскому языку, все равно будем сдавать».

В школе мы научились летать на самолете Р-1, и потому освоить Р-5 не представляло для нас особой трудности. После шести провозных полетов с инструктором я первым из молодых летчиков бригады вылетел самостоятельно. Летали каждый день, спешили скорее закончить программу. Только при явно нелетной погоде, когда шел снег или кружила метель, не выкатывали самолеты из ангара. В такие дни занимались теоретической подготовкой.

Однажды пришел на старт командир бригады Тарновский. Он был очень похож на гоголевского Тараса Бульбу: такой же массивный, с большим животом, с длиннющими усами. Когда мы впервые увидели его, то, наверное, многие подумали: как же он может летать на самолете? Но оказалось, что Тарновский сам не управляет кораблем, он был штурманом, имел своего шеф-пилота, самого лучшего летчика бригады капитана Калинина. В полете Тарновский находился в кабине радиста, которая на флагманском корабле была специально переоборудована для него. Он отсюда давал указания по радио, наблюдал за ведомыми самолетами… Когда командир отряда Тупиков построил нас и доложил, Тарновский спросил:

— Кто будет Орлов?

Я сделал два шага вперед. Затем он назвал Николаева, Разина, Сомова, Полевова и Мироненко. Командир бригады

объявил нам благодарность, пожелал и другим молодым летчикам равняться на нас, отличников учебы.

Дни проходили быстро. Мы сдавали одно зачетное упражнение за другим: виражи и развороты, петля Нестерова, переворот через крыло и т. д. Настало время и для самых трудных зачетов — по комплексному упражнению. Проверяющим ко мне назначили штурмана отряда старшего лейтенанта Романюка, который исполнял также обязанности начальника парашютно-десантной службы эскадрильи. Когда все было готово к полету, мы вырулили на старт. Погода в районе аэродрома была нелетная; низко над землей стелились сплошные облака, плохо просматривался и горизонт. Но нам сообщили, что по маршруту ожидается улучшение погоды. Действительно, после взлета видимость улучшилась. Вести самолет было нетрудно. Мы давно уж, как говорится, назубок выучили все земные ориентиры, на память знали населенные пункты. Вот под крылом серебрится Дон, до самого Новочеркасска извилистой лентой тянутся железная и шоссейная дороги, а вон там, на развилке реки, показалась и Константиновка — поворотный пункт. Но вдруг погода резко ухудшилась: предсказания синоптиков не оправдались. До самого Азова мы шли на небольшой высоте, почти бреющим полетом. Здесь Романюк попросил меня рассчитать время прибытия на свой аэродром. Я ответил по памяти, но забыл учесть влияние ветра. Все же отклонение расчетного времени от фактического оказалось совсем незначительным, и после посадки Романюк оценил мою штурманскую подготовку на отлично.

Потом мне с Романюком приходилось летать мало. Его вскоре перевели в другую часть. И встретились мы с ним только через восемь лет, во время Великой Отечественной войны, под Москвой. Он был уже майором и занимался испытанием парашютов. А еще через несколько лет, уже после войны, Герой Советского Союза полковник Романюк стал рекордсменом мира по парашютному спорту. Он совершил тысячи прыжков, испытал десятки парашютов разных конструкций, прыгал с самых малых высот и со стратосферы, и днем, и ночью, и с разных самолетов. Особенно любил он всякие эксперименты. Помню, еще в Ростове вместе с начальником парашютно-десантной службы Харахоновым он упорно тренировался в прыжках с привязанным к себе велосипедом, и оба при этом приземлялись нормально.

После завершения программы переучивания нас распределили по эскадрильям, отрядам, зачислили в боевые экипажи тяжелых бомбардировщиков. Но самолетов не хватало, и потому в каждом экипаже оказалось по два, а то и по три правых,

то есть вторых летчиков. Меня назначили во вторую эскадрилью, которой командовал Сергей Андреевич Новиков, в отряд моего же инструктора Тупикова. Мне повезло, в экипаже командира корабля лейтенанта Николая Гастелло я оказался единственным правым летчиком.

Но до полетов в качестве равноправного члена экипажа все еще было далеко. Снова предстояло изучать материальную часть самолета, теперь настоящего боевого ТБ-3, моторов, техническое наставление, теорию полетов на многомоторном самолете и многое другое. Снова потянулись дни и ночи напряженных занятий. Не давал покоя инженер Иван Иванович Кучерявый, штурманы требовали точного знания района и теории самолетовождения, а начальник связи Зыбенко, как нам казалось, и во сне, наверно, учит нас радиосвязи и тренирует выбивать на зуммере морзянку.

И опять зачеты, зачеты…

Потом нас начали допускать к полету и разрешали, как у нас говорили, немного «подержаться за штурвал», но не мешая командиру корабля. Дальше — больше: командир уже доверял вести машину по прямой. Это было делом нетрудным: ведь все отрегулировано, установлены одинаковые обороты на всех моторах, подобрана необходимая скорость — только сиди и поддерживай штурвалом самолет в заданном положении. Но зато куда труднее было управлять самолетом в жаркие дни, когда потоки воздуха бросают его, словно спичечную коробку, вверх и вниз. Так постепенно привыкаешь к машине, учишься выполнять виражи и развороты, планирование, вести корабль сначала на одном «сдавшем» моторе, а потом — на двух.

Мне завидовали наши летчики. В экипаже «Голубой двойки» (на хвосте нашего корабля голубой краской был нарисован номерной знак «2») Николая Гастелло я тренировался много и успешно. В других же экипажах, где было по два-три правых летчика, не каждому удавалось получать такую практику. Как-то я спросил у Аркадия Разина, как, мол, прошел сегодня у тебя полет. «Правее правого на полфюзеляжа сзади», — ответил он. Это означало, что он весь полет просидел в кабине радиста, был третьим на очереди и так и не дождался ее: настало время посадки.

Гастелло был молодым командиром корабля, в бригаду он прибыл по окончании Луганской летной школы. С самого начала он стал доверять мне управление — от взлета и до посадки. Правда, на разборе полетов ему часто доставалось от командира эскадрильи за неточный расчет или за посадку «козлом». Но он никогда не оправдывался тем, что посадку производил не сам, а

правый летчик, как это нередко делали другие. А вот после разбора, когда мы оставались наедине, Гастелло терпеливо разъяснял, в чем мои ошибки, и говорил, что если я не исправлю их, то в другой раз посадку не доверит. Я старался делать так, как он учил, и ни за что не хотел уступать управление.

Гастелло был непримирим к любым нарушениям летной дисциплины. Как-то он заметил, что радист Бутенко пренебрегает в полете парашютом, то есть просто не надевает его. И я до сих пор помню, как строго взыскал командир за это с меня и заставил тренироваться всех членов экипажа в быстром одевании парашюта. После этого случая Бутенко никогда не снимал парашюта.

Наш командир не боялся «черной» работы. В дни осмотра материальной части он засучивал рукава комбинезона, брал в руки инструмент и копался в моторе, залезал в плоскости. Борттехник Александр Александрович Свечников, которого мы любовно звали «наш доктор Сан Саныч», мог во всем положиться на командира: он уж не оставит незамеченной даже малейшую неисправность, не уйдет с аэродрома до тех пор, пока машина не будет в полной готовности. Этого же требовал командир и от других членов экипажа. Когда объявлялась учебная тревога, он всегда первым прибегал на сборный пункт и терпеть не мог тех, кто опаздывал. Однажды, когда мы по тревоге прибежали на аэродром, Гастелло решил проверить содержимое наших «тревожных» чемоданов. И сколько было смеху, когда в чемодане нашего штурмана Михаила Скорынина мы увидели… дамское белье. Штурман впопыхах захватил чемодан своей жены. Тогда командир приказал всему экипажу завести одинаковые чемоданы, еще раз напомнил, какие вещи в них должны находиться.

Дни наши были насыщены учебой, работой на материальной части; зачеты шли один за другим, продолжались полеты. Программа переучивания молодых летчиков приближалась к концу, мы старались быстрее овладеть летным мастерством, учились этому у лучших пилотов. А таких в эскадрилье было немало. Например, наш первый ростовский знакомый Костя Иванов или командиры отрядов Тупиков, Набоков, Донцов, командиры кораблей: старый холостяк Федя Алексеев, не признающий ни папирос, ни водки, но неравнодушный к конфетам, замечательный мастер полетов «вслепую» Саша Самохин и другие. Большой популярностью пользовался в эскадрилье Коля Сушин, опытный и талантливый летчик. Он был любимцем штурманов, все они хотели летать с ним, понять «секрет» его мастерства в бомбометании. Действительно, любой штурман, летая с Сушиным, мог быть уверенным, что бомбы

разорвутся в кругу, в пределах отличной оценки. В полете Сушин оставался очень спокойным, выдерживал заданный курс словно по линейке, с точностью до градуса, держал нужную скорость и, заходя на полигон для сбрасывания бомб, сам мог подбирать величину боевого угла. Штурманы работали с ним увлеченно, с полуслова понимали его, а он — их.

Командира корабля Сушина, как и Гастелло, любили не только штурманы, но и все молодые летчики, которым он смело доверял управление самолетом от начала и до конца полета. Но зато никто не хотел летать с Ковалевым. Этот уж никогда не допускал молодых к управлению, правый летчик весь полет сидел у него только в качестве наблюдателя. Он вел себя в воздухе капризно и беспокойно, из-за пустяка поднимал шум, нервничал. Но зато на земле, впервые увидев его, незнакомый человек наверняка подумал бы: «Вот это покоритель воздушной стихии, вот это летчик!» Ходил он степенно и важно, на рукавах гимнастерки всегда сверкал у него новый трафарет, летный планшет болтался чуть ли не у самых пяток, из-под пилотки лихо выглядывал чуб. На нас, вновь прибывших, смотрел Ковалев свысока, разговаривал так, будто делает одолжение. Но мы скоро раскусили его и придумали ему за надменный вид прозвище — «великий летчик СП» (звали Ковалева Сергеем Прокопьевичем). Мы бывали довольны, если кто-либо из начальников распекал Ковалева и сбивал с него спесь. Однажды Ковалев и Сушин торопились на утреннее построение. Пока шли, у обоих слегка запылились сапоги, а времени, чтобы почистить их, не оставалось. Тут Коля Сушин увидел дремлющего на солнце кота, взял его и этой живой «бархоткой» смахнул пыль с сапог. А Ковалев не успел — кот дал стрекача. Сушин стоял в строю и весело улыбался, слушая, как начальник штаба майор Дземешкевич отчитывает «великого летчика» за нечищенные сапоги. Довольно улыбались и мы…

Благодаря Николаю Гастелло, я быстро освоил свои обязанности, мы начали понимать друг друга не только с полуслова, но даже с полувзгляда. Между летчиками всегда стоял наш борттехник, высокий Сан Саныч. Он смотрел вперед через козырьки кабины и в любую минуту был готов выполнять указания командира. Дело свое Сан Саныч знал хорошо, имел многолетнюю практику, как-то чутьем понимал, когда именно следует выровнять корабль, подтягивать машину на моторах. А моторы у него запускались всегда с «пол-оборота» и в воздухе работали словно часы, никогда не чихали. Когда слушаешь в полете ровную, бесперебойную монотонную песню моторов, смотришь на прозрачные диски вращающихся винтов, то и на

душе чувствуешь радость, с гордостью поглядываешь на проплывающие где-то внизу колхозные поля, лесные массивы, города и села, на причудливо извивающиеся реки, на железные дороги, по которым идут игрушечные составы. И думаешь, что это и есть твоя Родина, ее богатство, что ты должен зорко охранять ее от всех недругов, того не замечая, крепче начинаешь сжимать в руках штурвал. Бросишь взгляд на командира и убеждаешься, что он испытывает такое же чувство. Николай Францевич молчит, слова в такие минуты кажутся ему лишними. Из-под очков я замечаю его спокойный взгляд. На обветренное лицо командира легло выражение задумчивости. Потом он берет планшет с картой и сличает местность, разрешает радисту Бутенко передать на КП очередную радиограмму, вызывает штурмана Скорынина для уточнения времени. Штурман наш был также молодой, еще не очень опытный, поэтому Гастелло в полете часто вызывал его к себе для проверки и уточнения маршрута, местонахождения корабля. После короткого разговора Скорынин снова уходил в свою рубку, делал перерасчеты и исправления, Мы своего штурмана часто в шутку звали дядей Мишей. Хотя ему было еще далеко до «дяди», он не обижался. Женился он рано, но детей, как мы, смеясь говорили, бог еще не послал ему…

Свободного времени не хватало нам и вечерами. Его поглощали самостоятельные занятия, подготовка к зачетам, общественная работа. Часто забегал в общежитие комсорг эскадрильи, стрелок-моторист Боровко, заводил беседы на разные темы, записывал в кружки художественной самодеятельности. Молодые летчики охотно пели в хоре — там были девушки. Заглядывал к нам и секретарь партийной организации эскадрильи, борттехник Колесников, прекрасный специалист, прямой и открытый человек. По тревоге он обычно первым подготавливал свою машину к полету и первым запускал моторы. Комиссар эскадрильи Лебедев не чаял в нем души. Сам же Лебедев, как и Новиков, был маленького роста. Когда они, командир и комиссар, шли вместе, мы издали узнавали их по росту и разбегались по классам, чтобы лишний раз не попадаться «на глаза начальству» и не выслушивать, стоя навытяжку, очередное нравоучение о нормах поведения молодого летчика. Но если все-таки кто-нибудь из нас ненароком попадался, то уж командир и комиссар не отпускали его до тех пор, пока по очереди не прочтут целую «лекцию». Комиссар Лебедев при этом часто обращался к «слушателю» со словами: «Ну вот, голуба моя». У командира эскадрильи Новикова была другая любимая поговорка, к которой он прибегал очень часто: «Фигурально выражаясь». За глаза летчики так и звали их: «Голуба моя» и

«Фигурально выражаясь». Но мы уважали их: оба они были хорошими пилотами и справедливыми командирами.

Комиссар однажды поймал нас, как говорится, с поличным. Случилось это неожиданно. День был нелетный. В такие дни теперь мало кто следил за нашим временем. После построения мы обычно часа два тренировались в радиоклассе по «морзянке» и возвращались в общежитие. Там каждый занимался своим делом. Не помню, по какому случаю это было задумано, но летчики Савин и Николаев решили в этот день преподнести нам сюрприз. Они вернулись в общежитие раньше и, наполнив графин водкой, к нашему возвращению выставили его на стол. И тут вдруг, за нами же следом, зашел комиссар. Графин со стаканом так и остались на столе, за который как раз и сел Лебедев. Немного посидев и поговорив с нами, он перед уходом, к ужасу всех, вдруг налил из графина целый стакан. Мы молча наблюдали, что же будет дальше. «Голуба моя» выпил полный стакан нашей «воды». Но даже не поморщился. Повернулся и, не сказав ни слова, направился к выходу… Никто теперь не сомневался, что завтра на построении нас постигнет «великий разнос» с соответствующими «оргвыводами». Но, к нашему удивлению, ни завтра, ни послезавтра никаких разговоров об этом не было. А «оргвыводы» все-таки были: более строже стал наш распорядок дня, усилился контроль за нашими занятиями.

Но вскоре программа ввода в строй молодых летчиков была выполнена, и нас из общежития расселили по квартирам.

Получилось так, что я теперь жил со своим командиром Николаем Гастелло в одном доме, в одном подъезде и на одном этаже. Гастелло был семейным. Жена моего командира, Анна, была аккуратная, хозяйственная женщина. На вид она казалась немного старше Николая Францевича. У них был маленький сын Витя, он еще с трудом поднимался по лестнице, но резво бегал и играл во дворе у нашего четвертого подъезда. В одной квартире с Гастелло жил Костя Иванов, он занимал одну комнату, а Николай с семьей — две. Меня поселили в маленькой комнате, такой же, как у Кости, в квартире напротив. Здесь жил со своей семьей командир третьей эскадрильи Борис Захарович Зумбулидзе. Дочка Зумбулидзе, маленькая Беллочка, любила рассказывать сказки. При этом она так забавно шепелявила, что нельзя было не рассмеяться. Беллочка пользовалась во дворе всеобщей любовью, и с особой завистью посматривала на нее жена нашего штурмана Рая Скорынина.

Я нередко допоздна засиживался у Гастелло. И Костя, и Николай любили шахматы. Учились мы играть и на баяне. Николай разучивал песни по нотам, я играл на слух. Я никогда не

видел своего командира скучающим. Он всегда был чем-то занят: много читал, помогал жене по хозяйству. В квартире у них меня поражали чистота и порядок. Николай сам мастерил игрушки для сына. На Витином «аэродроме» стояли самолеты чуть ли не всех типов, по краям размещались поезда, автомашины. После работы и по воскресным дням семью Гастелло часто можно было видеть во дворе, на улице. Они втроем ходили в кино, садик, зоопарк и часто посещали стадион нашего городка. Здесь по выходным проходили разные соревнования. Особенно остро проходила обычно борьба между женскими волейбольными командами. Но самой большой популярностью в бригаде пользовался футбол. На игры собиралось столько болельщиков, что на стадионе не хватало мест. Мальчишки залезали на парашютную вышку, на деревья. Ворота команды нашей бригады защищал Николай Гастелло. Он был капитаном команды и любимцем публики.

…Вскоре мы узнали, что наша ростовская бригада должна участвовать в первомайском воздушном параде в Москве. Все дни были заняты подготовкой к этому ответственному заданию. 28 апреля бригада перелетела в Воронеж. Оставшиеся два дня ушли на окончательное уточнение расчетов, всех деталей полета. Наши корабли должны появиться над Красной площадью в 10 часов 50 минут. До этого перед мавзолеем Ленина торжественным маршем пройдут пехотинцы, кавалеристы, артиллеристы и танкисты.

…Утро Первого мая 1936 года, как по заказу, было ясным, солнечным. На аэродроме — сплошной гул моторов. Одни самолеты, взлетают, другие выруливают, третьи дожидаются очереди. Наш экипаж также готов к взлету. Николай Францевич, как и все мы, следит за сигналом ведущего. Вот и сигнал. Командир опускает очки на глаза, правой рукой прижимает штурвал к себе, левой увеличивает число оборотов моторов, и самолет начинает разбег. Отрываемся мы одновременно с нашим ведущим — Сергеем Андреевичем Новиковым. Проходит несколько часов, и взгляду открывается Москва. Корабли смыкаются плотным строем, они видны и справа, и слева, оглядываюсь назад — нет им конца. Каждый экипаж строго выдерживает интервал. Нервы у всех напряжены до предела. Внизу столица, Красная площадь, откуда за нами наблюдают миллионы, глаз.

— Сердце наполняется гордостью. Хочется от радости громко запеть. Вдруг к горлу подкатывает твердый ком, глаза становятся влажными. В какой-то короткий миг я вновь вижу себя босоногим мальчишкой-пастушонком, вспоминаю тяжелое голодное детство. Как я мечтал тогда стать летчиком… И вот мечта обрела крылья, я веду тяжелый четырехмоторный корабль над Москвой, над

Кремлем. Я — пилот страны Советов! Как хочется посмотреть вниз, хотя бы взглядом поблагодарить тех, кто стоит сейчас на трибунах, за то, что сотни таких же оборванных, голодных мальчишек, как я, смогли стать настоящими людьми.

…Миша Скорынин записывает в бортжурнале время прохождения над Красной площадью — 10 часов 55 минут. Не меняя курса, мы идем обратно на Воронеж.

Вечером в Воронеже для нас был устроен праздничный ужин. У всех чувствовалось приподнятое настроение, за столами ни на минуту не умолкали смех и шутки. Летчики, штурманы, борттехники — все сгруппировались как-то стихийно по эскадрильям. «Это и есть наша боевая семья», — думал я, наблюдая за ставшими мне близкими и родными лицами товарищей. Вот невозмутимый Сушин, родом из города Шуи Ивановской области, до авиации работавший в цирке, дальше — мой добрый и строгий учитель Николай Гастелло, тут же рядом старый холостяк Федя Алексеев, остряк и балагур Костя Иванов, бывший молотобоец Коваль, недавние мои однокашники по летной школе Георгий Плешаков, Митя Кондаков, Саша Трутнев, Аркадий Разин, Вася Сомов, Сережа Дрешин и многие другие. Тосты произносились один за другим: за Коммунистическую партию, за Советское правительство, за Родину, за авиацию и летчиков… Расходились поздно, завтрашний день был выходным. Последний тост предложил Николай Гастелло: за дружбу народов — за русских, белорусов, украинцев, грузин, чуваш, представителями которых мы были сами, за то, что если придет время драться с врагом, не щадя себя, стоять всем за одного и каждому — за всех.

Мы хорошо понимали: время это не заставит себя долго ждать. Слишком много было у Советской власти врагов. Каждый из нас твердо знал, что рано или поздно нам придется с ними столкнуться лицом к лицу в жестоком и смертном бою. И мы готовились к этому.

Я по прежнему летал в экипаже Гастелло. Некоторое время мы находились под Воронежем, потом перелетели в лагерь под станицей Крымская, но постоянной нашей базой оставался Ростов. Время, казалось, бежит слишком быстро: его всегда не хватало. Командирская учеба, полеты и днем и ночью, упражнения по воздушной стрельбе и бомбометанию, парашютные прыжки, работа на материальной части, общественные дела — словом, каждая минута была на счету. Много раз участвовали в летно-тактических учениях, которые обычно проходили ночью, выбрасывали в каком-либо «заданном районе» массовый воздушный десант. Нередко находились в

воздухе по восемь-десять часов в сутки.

Наши машины — воздушные корабли ТБ-3 конструктора А. Н. Туполева, экипаж которых состоял из восьми человек, — в тот период представляли собой последнее достижение авиационной техники и перед другими самолетами подобного класса имели преимущество в скорости, продолжительности полета и бомбовой нагрузке. Но они требовали от летчика знаний, навыков, умения управлять. И в том, что я за кратчайший срок был подготовлен для полетов в сложных метеорологических условиях, хорошо водил корабль ночью и в облаках, была большая заслуга моего учителя и командира Николая Гастелло. В нем превосходно сочетались такие главные качества любого командира, как умение доверять и требовать, быть для подчиненного и начальником и другом.

В полете и в мирное время случается всякое, всего заранее невозможно предусмотреть, особенно молодому летчику. Любая мелочь может привести к крупным и непоправимым ошибкам. Поэтому жизнь летчика — это постоянная учеба, в которой накапливается опыт. Не раз, оказавшись вдруг в каком-либо трудном положении, я замечал на лице командира дружескую улыбку, и от взгляда его становилось как-то неловко за свое незнание простых правил летной практики, хотя он ни словом не упрекал меня. Нередко приходилось нам встречать рассвет в воздухе. Зрелище это очень красивое. Видишь, как над горизонтом восходит уже огненно-красное солнце, знаешь, что на земле сейчас пробуждается жизнь. Вот Гастелло снял ноги с педалей, он отдыхает — корабль веду я. Монотонно гудят моторы, погода хорошая, самолет идет устойчиво, и управлять им легко. Но от долгого сидения в одном положении, от бессонной ночи в теле чувствуется усталость, слипаются глаза. Вдруг замечаешь, что ровный гул моторов временами будто исчезает и потом наплывает снова. Ясно, что это пытается одолеть тебя сон. Затем неожиданно видишь, что корабль идет с креном и скорее выравниваешь его, а сам косишь глаза на Гастелло: не заметил ли оплошности? И, конечно же, заметил, но не подает виду, только улыбается, а мне делается неловко, я сержусь на себя, и сон на некоторое время пропадает.

И еще одна черта, которая мне очень нравилась в характере моего командира и которой я стремился подражать, — это скромность. Летая с Гастелло, я как-то незаметно пришел к убеждению, что настоящий летчик это тот, кто никогда не стремится чем-либо выделиться среди товарищей, не любит рассказывать «а вот со мной был случай» или как-то подчеркивать, что он — орел, видавший виды человек. «Орлом»,

хозяином положения Гастелло был в воздухе. А на земле он оставался для всех хорошим товарищем и скромнейшим человеком. Он был общим любимцем, особенно для всех наших болельщиков футбола. Когда команда летчиков покидала после матча поле, ее провожали восторженными аплодисментами, цветами. А мальчишки, взахлёб комментируя «острые» моменты игры, хвастались друг перед другом: «А ты знаешь капитана команды? Это тот, который стоял в воротах, Николай Гастелло! Я знаю его!» В обращении с людьми, членами экипажа и вообще с кем бы то ни было, Николай оставался всегда вежливым, тактичным.

В учебе, тренировках проходили дни, месяцы. Но как бы ни поглощали время полеты, подготовка к ним и все, что связано со службой, для нас, молодых летчиков, в жизни оставалась еще уйма интересного. Мы часто ходили в кино, в драматическом театре восторгались талантом Марецкой, Орловой, Утесова, приезжавших в Ростов на гастроли. Нравилось нам бывать в городском парке имени Ленина. Каждый выходной, искупавшись в Дону, мы шли туда, как говорили сами, на людей посмотреть и себя показать. Что уж скрывать, больше всего здесь нас привлекали девушки — стройные, смелые, умевшие со вкусом одеваться красавицы-казачки. Да и они, как нам казалось, не очень сторонились нас, молодых летчиков.

Правда, мне лично с девушками что-то не очень везло.

Когда еще в школе морских летчиков я был мотористом, мой товарищ Гриша Бут, тоже моторист, женился на девушке из Ростова Нине, которая приехала к нам в Ейск отдыхать. Я нередко бывал у них дома. Нина, узнав про мою застенчивость и робость перед девушками, обычно подтрунивала надо мной. Но это ничуть не помогало, по ее мнению, вытравить из меня болезнь «девушкобоязни» и служило лишь поводом для новых шуток. И когда мы шли вместе в кино, я старался оказаться не рядом с ней, а пристраивался сбоку к Григорию. Но Нина нарочно переходила на мою сторону, да еще — к ужасу моему — брала меня под руку, и я готов был провалиться сквозь землю. Потом Гриша демобилизовался, и они уехали в Ростов, я же стал курсантом летной школы. На прощанье Нина в шутку обещала, как закончу учебу, познакомить меня — «пока ты не разбаловался» — со своей родственницей Женей.

И случись же такое: обещанию суждено было сбыться. Женя оказалась тоненькой, хрупкой и миловидной девушкой. Работала она в библиотеке. Мы с ней подружились, встречались довольно часто. Но встречам вскоре пришел конец. Женя была слишком обидчивой и не признавала никаких уважительных причин, если я

опаздывал на свидание. Однажды я задержался на аэродроме и не смог прийти в условленное время. После этого она не хотела со мной и разговаривать.

Правда, потом мы помирились, но не надолго. Окончательно испортил наши отношения нелепый и смешной случай. Как-то сидели мы с ней в городском парке. И надо же было именно в это время проходить мимо одному из наших командиров. Я, как полагалось по воинскому уставу, вскочил и отдал честь. Жене это показалось бестактным по отношению к ней, она обиделась, замкнулась и заторопилась домой. Мне не оставалось ничего другого, как проводить ее до остановки. И у выхода из парка, как нарочно, мы столкнулись с группой знакомых летчиков, среди которых были Гастелло с Аней и маленьким Витей. Мы шли с Женей под руку. Освободив руку, я поприветствовал их и хотел было представить ее своему командиру, но Женя, вспыхнув, повернулась и ушла. Николай Францевич засмеялся и, видя мое смущение, начал успокаивать:

— Ничего, Федот, если любит по-настоящему — вернется.

Потом он время от времени вспоминал этот случай и подтрунивал надо мной:

— Ну как, Федот, не вернулась еще девушка?

С Женей мы больше так и не встретились. Кто тут виновен — не знаю. Очевидно, молодость: мы еще были неопытны в жизни, не научились ценить чувства, дорожить дружбой.

Но не у всех моих друзей так нелепо заканчивались знакомства с молодыми ростовчанками. Вдруг женился мой приятель Митя Кондаков. Мы ему откровенно завидовали. Чем он привлек внимание Кати, студентки медицинского техникума, для нас это оставалось загадкой. Митя, на наш взгляд, ничем особенно не выделялся, а вот Катя действительно была красавицей, умной и общительной девушкой. Жили они очень дружно, душа в душу. Говорят, что все счастливые молодожены эгоистичны. Вскоре и Митя постепенно начал отдаляться от нас, холостяков. Мы тоже редко заходили к нему, внеслужебные интересы у нас теперь были разные.

Но вот как-то Катя меня и Сергея Дрешина познакомила со своей подругой из Новочеркасска Риммой. И, как нередко случается в шуточных песнях, с Сережей мы стали соперниками — Римма нравилась нам обоим. Кому же из нас двоих она сама отдаст предпочтение, оставалось неясным: вроде к обоим относилась одинаково. И каждый из нас, разумеется, старался заслужить ее симпатии, оказаться тем единственным, кого она полюбит. Перед Сережей у меня было одно преимущество: я имел мотоцикл и мог ездить в Новочеркасск в любой свободный час. Но

долг товарищества и чувство справедливости удерживали меня от единоличного пользования этой привилегией: каждый раз, как я собирался к Римме, на заднем сидении оказывался Сергей Дрешин… Потом мне предоставили очередной отпуск, я уехал отдыхать в Крым. А когда вернулся из отпуска, соперничать уже не было смысла: Сережа и Римма пригласили меня на свадьбу. Пока меня не было, Сергей не терял времени даром, успел объясниться с Риммой и даже зарегистрироваться в загсе. На свадьбе молодоженам то и дело кричали «горько», они целовались, но, конечно, горько было не им, а мне. Было обидно: навозил вот, на свою голову, Сергея в Новочеркасск! На другой же день я продал мотоцикл и больше никогда не садился на него…

Так — в заботах, служебных и личных, в радостях и огорчениях — время бежало вперед. Приходили новые люди, а многие из старых знакомых уезжали в другие части, на учебу. Вместо командира бригады Тарновского прибыл полковник Таюрский — человек подтянутый, строгий, хороший командир и, главное, грамотный летчик. Летал он на всех типах самолетов великолепно, с большим умением проводил разборы полетов, тактических учений, знал недостатки и сильные стороны каждого из нас. В его объяснениях все было доходчиво и систематизировано. Многие летчики из нашего выпуска стали уже командирами кораблей. Меня тоже перевели, вернее, назначили командиром корабля к флагманскому экипажу командира эскадрильи Новикова. А многих молодых летчиков с организацией в бригаде истребительной эскадрильи перевели туда, в том числе и моих друзей Бориса Полевова, Митю Кондакова, Сережу Дрешина и других.

Первое крещение

В один из летних дней мы вылетели под Ленинград на летно-тактическое учение, К этому времени наша эскадрилья уже получила и освоила новые самолеты — ТБ-3 р/н. Однажды перед ужином, когда на волейбольной площадке завязалась жаркая битва между экипажами, меня и старшего лейтенанта Сушина вызвал командир отряда.

Майор Захаров, наш новый командир отряда, был человеком малоразговорчивым, и мы потому почти не удивились, когда после нашего доклада он приказал нам следовать за ним и молча направился к штабу. Когда не знаешь, зачем вызывает тебя старший начальник, мысленно всегда анализируешь свои поступки и действия, вспоминаешь, не было ли за тобой какой-нибудь провинности, оплошности, и если таковые были, то уж заранее готовишься к взбучке, «шприцу». В штабе эскадрильи, которой командовал Сергей Андреевич Новиков, были командиры многих экипажей, штурманы и т. д. Теперь стало ясно, что вызваны мы не для «шприца».

Командир бригады поинтересовался, как мы себя чувствуем, как отдыхали после полета, в каком состоянии материальная часть. И, удовлетворенный ответами, кратко изложил приказ:

— Завтра на рассвете несколько экипажей под командованием майора Захарова перебазируются в Ростов, там срочно меняют моторы и сразу же вылетают по другому маршруту. Задание сложное и ответственное, поэтому в группу включены опытные, умелые летчики Иванов, Сушин, Щеглов, Коваль, Разин, Плешаков, Орлов и также штурманы Сырица, Ковалев, Скорынин, Нечаев и другие. Дополнительные указания экипажам будут даны в Ростове. Вопросы есть?

Мы ушли спать, так и не поверив до конца, что все это уже не просто учеба, а начинается что-то настоящее, боевое. Было приятно, что именно тебе доверили это важное задание…

Утро мы встретили в воздухе. Два дня ушло в Ростове на замену моторов и вообще на тщательную подготовку экипажей и самолетов. А через день приземлились на небольшом аэродроме аэроклуба, потом — на площадке в горах, которая находилась на высоте 3000 метров.

Выбрав удобное место, мы устроили себе жилище — поставили палатки, и все экипажи разместились в них. Спали на траве, настланной прямо на землю. Много работали на аэродроме, удлиняя взлетно-посадочную полосу, изучали новые для нас районы полетов, проводили партийные и комсомольские

собрания, ходили на охоту в горы — там было много диких баранов, коз, архаров.

На рассвете в горах стояла сказочная тишина. Но вот вдруг слух улавливает далекий перестук копыт, шорох осыпающихся камешков. Пристально вглядываешься вдаль и замечаешь, как по склону двигаются какие-то точки. Это спускаются в низину архары. Вытянувшись цепочкой, по два, по три в ряд, они двигаются медленно и осторожно. Впереди старая рогатая самка. Вот стадо уже в долине. Ягнята затевают веселую игру: наскакивают друг на друга, бьются лбами. А взрослые архары — и крупные самцы с тяжелыми спиральными рогами, и самки с большими выразительными глазами — безмятежно щиплют траву. Можно долго любоваться этой волшебной картиной в глухом, безлюдном уголке мира. Но где-то вдруг засвистит сурок, мигом откликнутся другие — и стада как не бывало. За какой-то миг архары скрываются в горах. Теперь их не так-то легко обнаружить даже опытному охотнику. Но нам иногда все же удавалось подстрелить архара, и тогда на обед мы получали в столовой вкуснейшее свежее мясо.

Однажды Коля Сушин ранил на охоте горного орла и притащил его в землянку. Мы сделали ему перевязку начали усиленно подкармливать, а чтобы ненароком не улетел, к ноге привязали полено. Орел вскоре поправился, нам казалось, что он уже начал привыкать к «земной» жизни. Но однажды подул ветер с долины, орел расправил широкие крылья и вместе с поленом поднялся в воздух. Никто из нас не осмелился помешать орлу, мы стояли и любовались, как умело пользуется он силой ветра и уходит все выше и выше. Наконец, орел скрылся за вершинами гор, он улетел туда, куда предстояло лететь и нам…

И вот запущены моторы, самолеты выруливают на старт. Корабли наши были перегружены горючим, боеприпасами, и взлетели мы с этого высокогорного аэродрома с большим трудом. Через некоторое время внизу, в долинах между горами, начали проплывать непривычные для наших глаз разноцветные лоскутки земли. К вечеру показалась посадочная площадка — наш пункт назначения. Кругом рисовые поля и оросительные канавы. Вот Коля Сушин пошел на посадку. Наблюдаю, какой будет приземляться. И вижу: сел хорошо, у самого «Т», но, пробежав дорожку, выкатился за границы аэродрома, на посевы. И тут же самолет окутал черный дым, он загорелся. В голову уже лезут разные мысли: может быть, там противник? Радиосвязи с Сушиным нет, обратно идти — не хватит горючего. Остается одно — сесть, а противника, как нам сообщили перед вылетом, тут быть не должно. Рассчитываю заход на посадку с недолетом,

подтягиваю машину на моторах. И тут дым от самолета Сушина закрывает посадочную полосу. Но корабль уже коснулся земли и бежит прямо на горящий самолет. Приходится резко тормозить, мне удается почти на скорости круто развернуть машину влево, а потом на все 180 градусов. Для нас все окончилось благополучно. А вот самолет Коли Сушина сгорел, хорошо, хоть не пострадал никто из членов экипажа. Причиной пожара была непригодность аэродрома для тяжелых бомбардировщиков. Но нас тут ждали, у танкистов вышли боеприпасы, горючее. На нашем корабле как раз и был бензин для танков…

Несколько дней сидели без дела, испортилась погода. На этой же площадке базировались и самолеты Р-5. Они часто летали на боевые задания, действовали успешно. Вскоре разрешили вылететь и нам. Задание — опять доставить горючее для танков. На борт взяли только «безлошадный» экипаж Сушина, без самолета ему тут нечего было делать. День был облачный, и мы решили идти ниже туч по знакомой долине. Но в районе высоких горных хребтов облака стали прижимать нас все ближе и ближе к земле. И вдруг в долине, у самой горной речки, мы заметили самолет и людей возле него, которые размахивали руками, суетились, бегали. Нетрудно было догадаться, что это один из наших кораблей — экипаж летчика Тригидько, который несколько дней назад вылетел на задание и пропал без вести. Что же делать? Ведь не оставлять же товарищей в беде, возможно, они нуждаются в нашей помощи. Решили приземлиться… Если не считать поломанных тормозных тяг, посадку на этой покрытой камнями и глубокими валунами долине мы произвели нормально. Но приземлились от самолета Тригидько далеко, на другой стороне речки, потому что площадка там показалась нам лучше.

Экипаж Тригидько сидел здесь уже несколько дней. У него вышло в полете все горючее, и он был вынужден приземлиться на первой же более или менее пригодной для посадки площадке. Есть ли в этом районе опасность встречи с противником — никто не знал. Приближались сумерки. Решили держать круговую оборону; хорошо вооруженным двум тяжелым кораблям сделать это было легче, чем одному экипажу. Наметили направления, откуда может угрожать опасность, определили секторы обстрела для стрелков, занявших место у пулеметов, установили очередность парного дежурства у самолетов. Вокруг было тихо и спокойно. Но вскоре мы увидели трех человек, которые, перейдя речку, шли в нашу сторону. Это были бородатый мужчина, сидящий верхом на корове, и две женщины, шагавшие сзади. Мы остановили их. Судя по костюмам, это были местные жители,

обитающие в горных долинах. Тщетно мы задавали им вопросы о том, кем занят этот район, есть ли вблизи какое селение, где можно раздобыть еду и т. д.;— по-русски они не понимали ни слова. Но пальцы, жесты, мимика помогли в какой-то мере понять друг друга и кое о чем договориться. О противнике они не знают, стрельбы в горах не слышали, а с едой помогут: завтра, когда солнце будет над головой, привезут нам барана.

Ночь мы провели беспокойно: кто знает, что это были за люди. Прислушивались к малейшему шороху, непрерывно дежурили у самолета. Но кругом стояла тишина, которую нарушал лишь однообразный шум горной речки. Утро пришло без происшествий. А день подарил нам настоящую радость, — рассеял все наши сомнения. К полудню пришли вчерашний бородатый крестьянин и несколько мужчин. Они пригнали бычка и двух баранов, принесли в кожаном мешке молоко. Мы встретились теперь как хорошие друзья. Крестьяне тут же начали угощать нас молоком. Жадно пили его члены экипажа Тригидько, жившие все эти дни впроголодь и назвавшие место вынужденной посадки «долиной смерти». Да и у моего экипажа аппетит был завидный. Львиную долю наших скудных запасов мы сразу же отдали экипажу Тригидько, и все было съедено вчера же. Правда, на моем корабле еще имелся неприкосновенный запас, но его решили оставить на «самый черный день»; да и был он для такой группы людей — целых три экипажа! — каплей в море.

Второму пилоту Сергею Щеглову доверили самое основное — зарезать барана и приготовить мясо для шашлыка, а остальные собирали хворост, сооружали из камней что-то вроде очага. Вскоре мы с удовольствием ели несоленое мясо, поджаренное на шомполах. Оставшееся мясо, чтобы оно не портилось, опустили в холодную воду горной реки и сверху придавили камнями. Второго барана и бычка привязали за шасси самолета — пусть пока пасутся.

Один из мужчин немного говорил по-русски, и штурману Ковалеву с его помощью удалось уточнить наше месторасположение. Он называл по карте населенные пункты и показывал рукой на север, на юг или на запад и восток. Если направление совпадало, мужчины согласно кивали головой, если нет — начинали что-то обсуждать между собой и показывали в другую сторону. Как мы и предполагали, до базы оставалось лететь отсюда около часа. Горючего на моем корабле было в обрез, не говоря уже о самолете Тригидько, где бензобаки были совсем пустые. Мы спросили крестьян, нельзя ли где-либо достать хоть немного горючего.

— Можно, можно, — подтвердили они, — бензину есть

много-много, целых четыре пуда.

Но «целых четыре пуда» для наших кораблей, в которых емкости бензобаков равнялись семи тоннам, ничего не значили, да и ехать за бензином, как объяснили эти люди, нужно четверо суток по горным тропам на ишаках. Мы от души поблагодарили их за помощь и, расставшись с ними, решили разделить горючее, оставшееся на моем самолете, на два корабля. По нашим подсчетам выходило, что при благоприятнейших условиях оба экипажа должны долететь до своей базы. Расчеты эти строились, конечно, на риск. Но другого выхода не оставалось: не бросить же исправный корабль где-то в горах на произвол судьбы.

Два дня таскали мы четырьмя ведрами через реку от самолета к самолету бензин, убирали камни и разравнивали бугры на узкой полосе для взлета. Малейшее отклонение самолета с этой полоски грозило катастрофой, но расчистить более широкую площадку у нас уже не было сил… Развернули корабли строго по курсу на взлет, экипажи заняли свои места.

Моторы запущены, я им даю полный газ, отпускаю тормозные педали. Самолет, покачиваясь и подпрыгивая на ухабах, бежит все быстрее. Напрягаясь до предела, стараюсь удерживать его строго по прямой и с облегчением чувствую, что корабль от земли оторвался. Но вдруг один из правых моторов начинает давать перебои. Тревожно смотрю на борттехника Свечинского и убеждаюсь, что он уже действует. Мотор снова заработал нормально. Позже, когда легли на курс, спрашиваю борттехника, что случилось, почему правый мотор капризничал. Он был весь мокрый и красный от волнения. Оказывается, на взлете, когда Свечинский поддерживал альвеером давление бензина, неожиданно лопнула ручка насоса, и давление начало падать. Трудно сказать, чем бы кончился этот взлет, не окажись в эту минуту у мотористa Коротеева в кармане комбинезона газовцы, которые он сразу же сунул в руки борттехнику, и тот, зажав ими кран, начал поддерживать давление ручным насосом. Тригидько взлетел нормально, он шел за нами. Когда через час приземлились на своей базе, горючего в баках уже не было совсем, в конце посадочной полосы моторы заглохли, и самолеты пришлось отбуксировать на стоянку танкам.

Пока мы сидели четверо суток в «долине смерти», наши товарищи времени даром не теряли. Экипажи Степанова и Киржака несколько раз вылетали бомбить противника. Не вернулся с задания Евдокимов, его подбили, самолет загорелся в воздухе и упал на территорию врага.

Наши наземные части быстро продвигались вперед. Надо было обеспечить их боеприпасами, горючим, пополнением,

эвакуировать раненых. И в тех районах, где не было хороших дорог, все это выполняли воздушные корабли.

Проходили дни, недели. Полеты в горных районах и пустынях, посадки на неприспособленных для тяжелых машин аэродромах и временных площадках для нас уже были такими привычными, словно мы всю жизнь только этим и занимались.

На разных аэродромах бывали неожиданные встречи со старыми друзьями по летней школе — Плешаковым, Фурсевичем, Савиновым, Полевовым или же с летчиками своей ростовской бригады — Самохиным, Ковалем, Разиным, Щициным и, другими. Переживали и горькие утраты. При выполнении боевого задания погиб весь экипаж Плешакова с командой воздушного десанта на борту. Горько было сознавать, что и Плешакова, и его штурмана Гноевого в Ростове никогда не дождутся их жены и дети. Никогда мы не увидим больше и нашего замечательного летчика Коваля, лучшего штурмана ростовской бригады Щицына, душевного человека борттехника Колесникова и других членов экипажа. Они погибли за Родину, выполняя свой долг перед Родиной, отдали жизни за безопасность наших границ.

Когда задание было выполнено, а мы вернулись в Ростов и встретились с семьями своих погибших друзей, боль в сердце была огромной. Мы старались, как могли, облегчить горе жен и детей погибших товарищей. Женоргом полка тогда была Аня Гастелло, она ходила по квартирам, утешала, успокаивала овдовевших подруг. Могла ли она знать, что пройдет еще несколько лет, и ее тоже постигнет такая же печальная участь?..

В полку, пока нас не было, произошли значительные перемены. Вместо переведенного с повышением в другую часть полковника Таюрского к нам командиром полка был назначен майор Филиппов. Ушли от нас командир эскадрильи Новиков и комиссар Лебедев. Машин ТБ-3 р/н в эскадрилье осталось мало, так как промышленность их больше не выпускала, и нам было приказано перегнать оставшиеся самолеты в Полтаву.

На аэродроме в Полтаве, куда мы пригнали свои корабли, выйдя из самолета, я увидел стоявшего недалеко летчика в звании полковника с орденом Красного Знамени на груди. Взяв планшет с летными документами, быстро поправив пилотку, направился доложить ему о прилете. Только приложил, как требует того воинский устав, вытянутые пальцы к виску, слышу веселый знакомый голос:

— Вольно, вольно, лейтенант Орлов!

Это был Жора Тупиков, мой первый инструктор и командир отряда в ростовском полку. Я даже растерялся от неожиданности. Когда подошел с докладом Коля Сушин, Тупиков, улыбаясь,

спросил его: «Ну, как дела?» При этом он в шутку исказил фамилию Сушина на восточный лад.

А мы в свою очередь, поприветствовав его знаменитым «Но пассаран!», поинтересовались, как звучит его фамилия по-испански.

— Зовите просто Жора Тупиков, мне это приятнее, — был ответ.

Вспомнили своих знакомых и друзей, кто и в каких боевых действиях участвовал, кто какие награды заслужил, и расстались с полковником, который на аэродром пришел специально для того, чтобы повидаться со своими бывшими однополчанами-ростовчанами, как старые добрые боевые друзья.

Да это были для нас месяцы и годы первых боевых крещений.

Обратно в Ростов мы летели как «безлошадные» почетные пассажиры, а вел корабль летчик Александр Васильевич Самохин, у которого на гимнастерке также красовался орден.

Командиры отрядов и летчики Федор Алексеев, Костя Иванов, Миша Фурсевич, Саша Ковалев и многие другие тоже были отмечены правительственными наградами.

Снова потянулись дни, недели, месяцы упорной учебы, тренировок, полетов. Получив в Воронеже самолеты, перелетели под Новороссийск. Все члены моего экипажа были комсомольцами, и мы прилагали все силы, чтобы быть в полку в числе лучших. Командир отряда Гастелло не раз ставил наш экипаж в пример за то, что он быстрее всех оказывался на аэродроме по тревоге и так же быстро подготавливал корабль к вылету. Николай Францевич, будучи сам во всем аккуратным, исполнительным, хорошо знающим свое дело, того же требовал от своих подчиненных. Он хорошо знал характер, привычки и способности каждого человека в отряде, терпеть не мог обмана и никогда не прощал даже малейшей нечестности. Если нужно кому помочь, он делал это охотно. Как-то готовили мы машины к техническому осмотру. Предварительно осмотрев нашу машину, инженер полка Степан Порфирьевич Чуб сказал, что можно бы дать экипажу за содержание материальной части отличную оценку, если бы плоскости были покрыты сверху авиационным лаком. Времени оставалось немного, но, получив лак, мы всем экипажем дружно взялись за работу. К нам сразу же присоединился Гастелло. Он вообще любил поработать на материальной части, всегда все проверял придирчиво и не допускал, чтобы в самолете была хоть капелька грязи.

Командиром нашей эскадрильи теперь был майор Александр Емельянович Кузнецов. Человек справедливый, строгий и требовательный, но в то же время простой и душевный, он

пользовался среди летчиков большим уважением. Летал он прекрасно и терпеливо учил этому других. В одно время что-то начали его часто вызывать в особый отдел. Мы не понимали, за что к нему придирались. Это было в ту пору, когда многие хорошие командиры и даже рядовые летчики отстранялись от должностей и, объявленные «врагами народа», куда-то исчезали. Поводом для придирок порой служили даже… посадки «козлом» (а может, он специально так сажает, хочет вывести самолет из строя?). Но, к счастью, Кузнецова все-таки оставили в покое.

Понимали ли тогда я и многие такие же молодые летчики всю трагичность обстановки, в которой оказывались хорошие командиры, хорошие люди? Что скрывать, конечно же, нет. Мы верили каждому слову о «врагах» и возмущались, что их так много. Но мне думается, что более пожилые, опытные командиры, такие, скажем, как наш комэск Кузнецов и командир полка Филиппов, кое о чем догадывались, они были мудрее.

Я и сегодня не могу без чувства стыда вспомнить об одном случае. Однажды майор Кузнецов проверял у меня технику пилотирования. Полетели в зону, я на левом, он на инструкторском сидении. И мне показалось, что он не доверяет мне, не дает свободно управлять самолетом, особенно на посадке. И когда вышли из самолета, по-глупому вспылив, я наговорил ему грубостей, мол, не зря к нему присматривались и не беспричинно таскали его куда следует. Конечно, он мог бы, как говорится, сразу обезоружить меня, посадить под арест за грубость и пререкание с командиром, приказать, наконец, чтобы я замолчал, и отчитать как полагается. Но Кузнецов оказался умнее, он посмотрел на меня как-то с сожалением, как на нашалившего мальчишку и, грустно усмехнувшись, посоветовал оставить этот разговор, успокоиться. Не знаю, доложил ли он о моей глупой выходке командиру полка Филиппову. Но я догадывался, что тому все известно, так как порой на разборе полетов он, правда, не называя фамилии, вдруг начинал, бросая на меня как бы случайные взгляды, высмеивать мальчишескую несдержанность «некоторых молодых летчиков». Другие летчики, возможно, и не подозревали, что речь идет обо мне, но, как говорят, на воре и шапка горит. «Горело», вероятно, и мое лицо. Я и сам хорошо чувствовал, что был не прав, что ни за что обидел своего командира. Я, конечно, извинился перед ним. Но самое главное, поучительное для меня в этой истории было хладнокровие и выдержка командира, отчего мой поступок в собственных же глазах казался еще более недостойным и гадким.

С Александром Емельяновичем Кузнецовым мы прослужили вместе почти до самого начала Великой Отечественной войны,

пока не перевели его от нас с повышением в другую часть. И я благодарен ему за многое. Он был в полку одним из лучших командиров эскадрилий. Потом он, как и все мы, участвовал в войне против фашистской Германии и империалистической Японии, окончил военно-воздушную академию. Еще раз встретились мы с ним через много лет в Корее. Александр Емельянович пригласил меня к себе домой, и мы весь вечер провели в воспоминаниях об однополчанах, вспоминали живых и павших в бою друзей, выпили за воспитанников ростовской бригады.

Как-то в середине мая 1939 года майор Кузнецов зачитал перед строем приказ командующего о назначении старшего лейтенанта Гастелло заместителем командира первой эскадрильи. Тем же приказом вместо Николая Францевича командиром отряда назначался я. Для меня это было полной неожиданностью, я считал себя еще молодым летчиком. В отряде были командиры экипажей постарше меня и по званию, и по опыту. Гастелло на прощанье тепло и душевно поблагодарил экипажи, пожелал отряду постоянно умножать свои лучшие традиции, а потом, пожав мне руку, сказал:

— Ну, Федот, передаю тебе и отряд, и экипаж свой, и «Голубую двойку». От души желаю успехов, летайте отлично.

Все смотрели на меня, ждали, что я скажу в ответ. От волнения, от растерянности я не находил нужных слов. И первые мои указания отряду сводились, к тому, чтобы нашему командиру Гастелло никогда не пришлось за нас краснеть.

Много, постоянно помогали мне майор Кузнецов и комиссар эскадрильи Петр Семенович Чернов. Они учили меня быть внимательным к людям, быть во всем примером для подчиненных, уметь к каждому находить подход. Для молодого командира отряда это было делом нелегким. Ведь люди не оловянные солдатики. Все они чем-то отличны друг от друга, у каждого свой характер, свои особенности. Если взять только по национальности, и то в отряде можно было насчитать представителей более двадцати народов. Лишь в одном моем комсомольском экипаже кого только не было: я — чуваш, правый летчик Джапаридзе — грузин, штурман Качусов — русский, радист Бутенко — украинец, механик Резван — белорус, стрелок Бухтияров — мордвин. А вскоре Джапаридзе перевели в другой экипаж, правым летчиком назначили марийца Филиппа Зубанова, с которым потом вместе летали на финском фронте.

Когда на Карельском перешейке завязались жаркие бои, наши летчики один за другим начали писать рапорты с просьбой послать на фронт. Но приказа об отправке не было. Командиру

полка Филиппову все чаще приходилось прибегать к угрозе дисциплинарного взыскания, если не прекратятся эти настойчивые просьбы. Рвался на фронт и Гастелло. Мы теперь служили в разных эскадрильях, но по-прежнему виделись часто. Возвращаясь как-то домой, я упросил его походатайствовать за меня, если пошлют на фронт первую эскадрилью, где Николай был заместителем командира. И, действительно, вскоре меня прикомандировали к составу первой эскадрильи: Гастелло выполнил свое обещание «замолвить словечко».

Мы улетели на фронт.

…Суровые зимние дни. Частые метели, снегопады. Термометр нередко показывает 45–50 градусов ниже нуля. Словом, метеорологические условия самые неблагоприятные для полетов. А обстановка на фронте требовала активного участия авиации. Линию Маннергейма, построенную по последнему слову техники, белофинны считали непреодолимой. Многочисленные доты и дзоты, хорошо замаскированные в лесах, укрытые снегами, обрушивали на наши наземные войска ливень пуль и снарядов. Авиация вместе с артиллерией наносила по долговременным огневым точкам врага удар за ударом. Мы сбрасывали свой смертоносный груз по коммуникациям противника, узлам сопротивления и укрепленным районам. По всему было видно, что идет подготовка к решающему штурму линии Маннергейма. Черный финский гранит, железобетон и сталь — ничто не выдерживало массированных ударов нашей авиации.

Один из очередных боевых вылетов. Перед нами поставлена задача разбомбить крупный железнодорожный узел далеко за линией фронта. Корабли идут в колонне звеньев: впереди звено Парамонова, затем — Гастелло, а дальше — Маслова. Погода сегодня ясная, морозная. Недалеко от линии фронта к нам присоединяются истребители прикрытия. Уже видны Выборг и весь выборгский залив. Пока все спокойно. Но проходят минуты, и мы попадаем в зону сильного зенитного огня. Значит, близка наша цель — узловая станция Лаппекарда, откуда фронт снабжается техникой и живой силой. Зенитчики бьют остервенело, повсюду навешены сероватые шапки дыма, я слышу, как то и дело вокруг самолета с сухим треском разрываются снаряды, чувствую запах гари. Вот уже первое звено сбрасывает бомбы. Молодец штурман эскадрильи Козлов — «гостинцы» наши упали точно в цель, прямо по железнодорожному узлу. Маневрируя, выходим из зоны зенитного огня. Теперь — надо быть наготове, теперь жди вражеских истребителей, смотри в оба, чтобы не застали они тебя врасплох. Нервы взвинчены до

предела, руки крепче сжимают штурвал и теснее подводят корабль к ведущему. На соседних самолетах в турелях вращаются стрелки, на лицах у них маски от мороза. Но им теперь и без них жарко, это я чувствую по себе. Стрелок ведущего экипажа из пулемета дает длинную очередь вверх — предупреждает, что подходят истребители противника, указывает их направление. Вижу их и я, они быстро приближаются, но близко подойти не осмеливаются, идут на параллельных курсах. Между тем откуда-то сзади стремительно появляется другой вражеский «бульдог» и выпускает одну за другой длинные пулеметные очереди по отставшему ведомому третьего звена — экипажу Карепова. Самолет задымился и отстал от строя еще больше, стрелкам других экипажей прикрыть его огнем стало уже невозможно. Теперь нападают на корабль сразу три «фоккера». Охваченный пламенем, самолет Карепова падает на территорию врага…

Мы вернулись на свой аэродром, успешно выполнив задание, но настроение у всех было подавленное. Конечно, война есть война, без потерь она не бывает, но в этом случае их можно было избежать, если бы… Если бы истребители сопровождения вовремя заметили подкрадывающегося врага и прикрыли отставший самолет, если бы сам летчик не отстал от строя.

— Все мы видели, — говорил Николай Гастелло на разборе полетов, — как наши стрелки открыли согласованный огонь и не дали вражеским истребителям приблизиться. Отрыв от строя одного самолета привел к тяжелой потере. Пусть это будет для всех нас горьким уроком, еще раз каждого заставит задуматься, что боевой порядок следует строго сохранять в полете от начала до конца, быть предельно осмотрительным. Будем же всегда помнить об этом, никогда не допустим ни малейшей недисциплинированности и достойно отомстим врагу за наших погибших товарищей.

Мы продолжали наносить удары. На картах уже были проложены маршруты на Хельсинки, но, к нашему величайшему огорчению, там была плохая погода, и эскадрилья вылетела бомбить морские порты и батареи береговой обороны.

Позже, когда мой экипаж по заданию прилетел под Ленинград, и я встретил здесь знакомого по летней школе Валю Корыстова, узнал, что в тот день наша авиация все-таки бомбила Хельсинки. Корыстов служил в полку скоростных бомбардировщиков, имел уже много боевых вылетов. Ночью, лежа рядом с ним в общежитии, я слушал его волнующий рассказ о славных боевых делах летчиков полка, который с первого же дня войны участвовал в боях.

Полковник Владимир Варденович Нанейшвили, мастер

точных ударов по дзотам, несмотря на плохую погоду, сплошную низкую облачность, повел шесть своих звеньев в район Хельсинки. Бомбардировщики пронеслись над городом чуть ли не задевая за крыши, оставляя за собой фонтаны огня и взрывов, бомбы сыпались на поезда с боеприпасами, платформы, на железнодорожные пути. Летчиков не мог остановить и заградительный огонь зениток, хотя после приземления на некоторых самолетах насчитывали до полсотни пробоин. Финское белогвардейское правительство вынуждено было переехать из Хельсинки в Вазу.

Корыстов же рассказал мне о героической смерти комиссара полка Койныша. Это случилось под Выборгом. От прямого попадания снаряда самолет комиссара загорелся. Койныш скольжением сумел сбить пламя, но все же вынужден был приземлиться на территории противника, в трех километрах от передовой. Финны сразу открыли огонь, экипаж отстреливался. Когда у стрелка-радиста кончились в пулемете патроны, комиссар приказал ему идти к линии фронта. Стрелок пополз по глубокому снегу, но вражеские пули настигли его. Кончились патроны и у штурмана Корнилова, комиссар и ему приказал попытаться пробиться к своим, а сам остался у самолета, решив защищаться до конца. Он был трижды ранен. Когда наша пехота пошла в наступление, бойцы нашли трех боевых товарищей героического экипажа. Их хоронили в Сестрорецке. Погода стояла нелетная, но летчики, отдавая последний долг погибшим друзьям, пронеслись на своих стальных птицах над похоронной процессией и, когда первые комья мерзлой земли упали на крышки гробов, обрушили на головы врагов десятки полутонных бомб. Гигантское зарево взрывов осветило почерневшие снежные просторы у Выборга, в воздух взлетели нефтесклады, военные заводы.

Вскоре наши войска овладели Выборгом. Потеряв всякую надежду на успех затеянной им авантюры, финское правительство запросило мира.

Через пятнадцать лет, проводя отпуск под Ленинградом, я повел своих детей по историческим местам. Мы посетили шалаш у Разлива, в котором скрывался Ленин, познакомились со старым коммунистом Емельяновым. Потом молча постояли у братских могил летчиков. Я рассказал детям, как сражались летчики, друзья-однополчане за Родину и как погибли, защищая ее рубежи от врагов…

Когда в начале апреля 1940 года мы прилетели в Ростов, там уже цвела весна. Встреча с однополчанами была радостной и торжественной. Многие экипажи полка участвовали в боях с белофиннами, у многих летчиков на груди поблескивали

новенькие ордена. И когда Первого мая, одетые в темно-синие парадные костюмы, мы, чеканя шаг, проходили перед трибуной на Театральной площади, празднично веселые ростовчане встретили нас аплодисментами. Впереди колонны шли два капитана, лучшие летчики полка знаменосцы Набоков и Калинин, награжденные недавно орденами Ленина. Вскоре после первомайского парада их обоих перевели с повышением в другие части. Ушел от нас и Саша Самохин, его взяли летчиком-инструктором в армию. Николай Гастелло, к нашей всеобщей радости, стал заместителем командира эскадрильи.

Когда летом того же года Советское правительство потребовало от боярской Румынии вернуть отторгнутые в 1918 году Бессарабию и Буковину, мы принимали участие в воздушной операции. При отходе из Бессарабии бояре стремились опустошить всю территорию, вывезти все народное добро. Чтобы не допустить этого, мы выбросили большой воздушный десант в тыл отходящим частям и эшелонам.

Накануне праздника Октября полк перелетел в Великие Луки. Полетов здесь было мало, летали лишь на проверку техники пилотирования и тренировались в зоне. На наш аэродром часто садились для заправки горючим рейсовые самолеты гражданской авиации, нередко приземлялись и иностранные машины: норвежские, шведские, немецкие. С особой неприязнью и недоверием смотрели мы на черные кресты германских «юнкерсов». Однажды у нас приземлился четырехмоторный пассажирский самолет. Позже мы узнали, что на нем летел в Москву министр иностранных дел Германии Риббентроп.

Встречи, расставания, сегодня здесь, завтра там, одни уезжают, другие приезжают — все это у нас в авиации явление обыденное. Вот уезжает от нас и командир эскадрильи Александр Емельянович Кузнецов, которого мы успели хорошо узнать и полюбить, который отдавал все — энергию, огромное мастерство и опыт, чтобы сделать из нас настоящих летчиков, грамотных и смелых воздушных бойцов, преданных сынов Родины. Его переводят в другую часть, под Ростов, на самолеты ИЛ-4. После ухода майора Кузнецова командиром нашей второй эскадрильи назначили капитана Чирскова. Человеком и командиром он был неплохим, общительным, справедливым, требовательным. Но в нашей работе главное — умение хорошо летать, а в этом он уступал многим летчикам.

Произошли изменения и в составе нашего отряда, экипажа. Штурманом моего корабля и отряда был назначен лейтенант Евгений Сырица, высокограмотный, сообразительный, отлично знающий свою специальность, сохранявший хладнокровие в

любой обстановке.

Инженером отряда был Демьянов. Я знал его давно, он был другом Феди Локтионова, командира отряда первой эскадрильи. Моим правым пилотом стал молодой летчик Козырев, родом из Переяславля. Борттехником оставался Александр Александрович Свечников, Сан Саныч, его помощником — Киселев, бортрадистом — Бутенко, стрелками — Бухтияров и Резван.

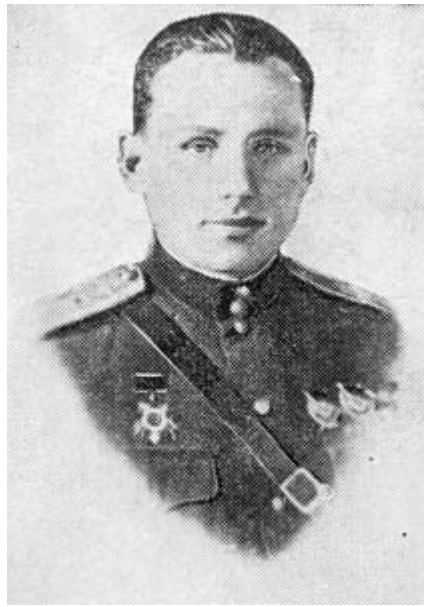
В марте полк перелетел на новое место, а в один из апрельских дней сорок первого года начальник штаба перед строем зачитал приказ о переводе в другую часть капитана Гастелло. Стоит ли говорить о том, как меня это огорчило, ведь Николай Францевич был для меня самым близким человеком в полку. Гастелло простился со всеми перед строем, обещал на новом месте также работать честно и добросовестно, быть достойным воспитанником Ростовской бригады. Потом мы ходили к нему домой, помогали укладывать вещи, а когда все было закончено, я попросил его придти к нам в отряд, поговорить, попрощаться с бывшими своими подчиненными. Он охотно согласился. Собрались мы в клубе. Николай говорил, что ему не хочется расставаться с нами, ведь пять лет работали вместе.

— Но ничего не поделаешь, будем, хоть и в разных местах, служить и дальше одному делу, служить Родине. Были и останемся верными друзьями, куда бы нас судьба ни бросила. Люди у вас в отряде замечательные, всех я вас знаю, уважаю. И дальше работайте так, чтобы при встрече было о чем поговорить.

На прощанье Николай Францевич всем пожал руки, еще раз пожелал нам успехов. А утром мы проводили его в другую часть.

Герой Советского Союза Н. Ф. ГАСТЕЛЛО.

Командиры отрядов капитаны Ф. В. ЛОКТИОНОВ и Ф. Н. ОРЛОВ



Командир эскадрильи К. Н. ИВАНОВ.

Командир эскадрильи Д. М. РАВИЧ.

Командир уходит в бессмертие

Наступили теплые июньские дни. Кругом все цвело, воздух казался пьяняще-ароматным. Мне все чаще вспоминалась родная Чувашия с ее весенними сказочными лесами и холмами. Я уже давно не видел их, и желание съездить в родную деревню росло с каждым месяцем.

Наконец, мне разрешили отпуск. В субботу, двадцать первого июня, оформил все нужные документы. Железнодорожные билеты до станции Канаш и обратно лежали уже вместе с другими отпускными документами в кармане. Я мог бы выехать в этот же день, но к нам приехал Саратовский театр музыкальной комедии. Афиши приглашали на «Сильву», и я отложил отъезд на завтра. До вечера времени оставалось много, и чтобы как-то скоротать его, решил, взяв ружье, побродить по лесу. Угодил под дождь, весь промок, да еще опоздал на спектакль. Переодевшись, все же пошел в клуб. Мое испорченное неудачной охотой настроение быстро поправил неугомонный, неунывающий Бони. После спектакля начались танцы под оркестр. Я вернулся в общежитие, в комнату, которую мы занимали вдвоем с Зубановым, лишь поздно ночью.

Рано утром нас разбудил вой сирены. В окно смотрели предрассветные сумерки, моросил мелкий дождь. Схватив свои «тревожные» чемоданы, мы с Зубановым, чертыхаясь на командира полка Филиппова, что всем испортил воскресенье, а мне задержал выезд домой, побежали на аэродром. Мы были уверены, что это одна из очередных учебных тревог. Но ничего не поделаешь, отпуск не отпуск, раз объявлена тревога, надо спешить к самолетам, готовить их к вылету. Вскоре командиров экипажей, отрядов и эскадрилий вызвали на командный пункт. И здесь Филиппов сообщил:

— Товарищи, началась война! — Эти слова все еще не доходили до сознания. А командир полка сурово продолжал: — В четыре часа утра фашистская Германия вероломно, без объявления войны, напала на Советский Союз. Немецкие самолеты бомбили сегодня наши мирные города, танковые и мотомеханизированные войска вторглись на нашу землю. Нам приказано подготовиться к боевому вылету. Пока это все, что мне известно. Теперь все по кораблям! О готовности доложить немедленно!

Как только я вернулся на стоянку самолетов, меня окружили штурман Сырица, летчики отряда Тимшин, Поляков, Ключников. Демьянов доложил о готовности материальной части. Они еще

ничего не знали о начале войны, самолеты готовили к обычному вылету по учебной тревоге. Я распорядился подвесить по восемь двухсотпятидесятикилограммовых фугасных бомб, доставить полный боекомплект к пулеметам, проверить личное оружие и противогазы, личные вещи первой необходимости. Но тут выяснилось, что в экипаже Ключникова нет стрелка, он заболел несколько дней назад.

— Вместо него я разрешил летать старшине эскадрильи Гондусову, — доложил Ключников. — Он ведь старый стрелок, и сам давно просится на борт.

Ну, вот и все, отряд полностью готов к боевому вылету. Ждем приказа. А пока со штурманом Сырица еще раз проверяем готовность кораблей. Вокруг я вижу серьезные, суровые лица подчиненных, боевых товарищей. В это первое утро войны, когда люди перестали улыбаться, продолжал, как всегда, шутить и балагурить только штурман Ваня Куликов.

— Я уж точно определил, кому какая бомба, — смеясь, говорил он. — Первые «огурчики» у меня предназначены для главарей. — И в самом деле, на стабилизаторах бомб мелом было выведено: «Гитлеру», «Геббельсу», «Герингу» и т. д.

В то утро вряд ли кто из нас до конца сознавал великую опасность, нависшую над нами и нашей страной, вряд ли кто предполагал, что нас ждет четырехлетняя, очень трудная воина. Собравшись в ожидании приказа в курилках, мы строили разные предположения о маршрутах сегодняшнего полета, многие утверждали, что боевые действия кончатся примерно в те же сроки и с таким же исходом, как это было на Хасане, в Монголии, в Финляндии. Солнечное воскресенье, росистая изумрудная трава, цветы, полнейшая тишина на аэродроме, нарушаемая лишь трелью жаворонков, изумительно голубое, без единого облачка небо — ничто еще не напоминало о начале бесконечных военных дней, недель и месяцев, наполненных трагическими событиями.

Серьезность положения мы начали понимать только тогда, когда экипажи выстроились на аэродроме и к нам обратились командир и комиссар полка.

— Боевые действия развернулись от Черного моря до Балтики, — говорил Филиппов. — Партии и правительство призвали армию и весь советский народ к Отечественной войне против немецко-фашистских захватчиков. Наше дело правое! Враг будет разбит!

Страстно, проникновенными словами, адресованными, казалось, лично каждому из нас, выступил комиссар полка Петр Семенович Чернов:

— Товарищи! Коммунисты и комсомольцы! Настал час, когда

Родина требует от нас стоять насмерть и защитить ее от фашистского нашествия. Когда мы должны, обязаны летать так, чтобы каждое задание было выполнено образцово, чтобы каждая бомба точно поражала врага, чтобы каждая пуля находила фашиста. Товарищи! Поклянемся в этот суровый час, что до конца, до последнего дыхания будем верными делу Ленина, родной партии! Поклянемся защищать Отчизну так, чтобы не стыдно было за нас нашим детям, внукам и правнукам!

И в ответ над аэродромом пронеслось многоголосое:

— Кля-не-е-мся!!!

По кораблям расходились молча. По сигналу зеленой ракеты первым поднялся в воздух и взял курс на запад командир полка Филиппов, за ним, экипаж за экипажем, отряд за отрядом, другие. Сверху было видно, как в городке, собравшись группами, провожали в неведомый путь своих мужей и отцов женщины и дети. Чувствовали ли многие из них, что в последний раз провожают они взглядом тающие в синеве неба корабли, уносящие на запад, в самое пекло войны близких им людей, что кто-то уже сегодня или завтра будет стоять с заплаканными глазами, прижав к груди малышей, у порога дома и ждать… ждать…

Несколько дней нам пришлось работать с аэродрома Осиповичи в Белоруссии. Все члены экипажа постоянно находились у самолетов и в любое время были готовы к вылету. Рыли траншеи около кораблей, чтобы можно было спрятаться во время налета вражеской авиации. Девочки-пионерки приносили нам в крынках свежую воду и молоко. Мы знали их, наших маленьких помощниц, по именам, кто в какой класс перешел, еще издали определяли, к какому они самолету торопятся. У каждого экипажа были «свои» помощницы.

Всю прошлую ночь мы «висели» в районе Барановичей над скоплением фашистских войск, над танковой колонной, растянувшейся по шоссе, и бомбили их. На аэродром вернулись утром. День опять выдался ясный, жаркий.

К вечеру над нами пролетел немецкий разведчик, преследуемый двумя нашими истребителями. Слышны были сухие пулеметные очереди. Но наши «Чайки» с трудом догоняли немецкого стервятника. Один из истребителей; уже подбитый, вскоре сел на наш аэродром. Летчик, красивый паренек с черными глазами, со значком «Отличник РККА» на груди, был сильно расстроен и ругался: отказали пулеметы. Наш командир полка решил рассредоточить самолеты и половине состава приказал перелететь на ночь на другую площадку. Действительно, вечером через аэродром прошел еще один

немецкий самолет, сбросил светящуюся бомбу и удалился в сторону Минска..

На эту ночь мы получили задание разбомбить скопление войск и танковую колонну по шоссе западнее Минска. Подвесили на каждый самолет по двадцать четыре стокилограммовых фугасных бомбы. Вновь предстояло до утра «висеть» над противником и наносить бомбовые удары по танкам, а на рассвете приземлиться уже на другом аэродроме — Шаталово.

Когда взлетели и взяли курс на цель, справа виднелось большое зарево. Подлетев ближе, убедились, что это горит Минск. Вниз страшно было смотреть, там бушевало море огня, что-то взрывалось, рушилось. Улицы, освещенные заревом, были видны как на ладони. Мы только могли догадываться, сколько ни в чем неповинных людей — детей, женщин, стариков гибнет там под горящими стенами, обваливающимися потолками. Фашисты варварски сжигали, разрушали город, уничтожали его население. В груди поднималась такая злоба, такая ненависть, что хотелось врезаться самолетом прямо в скопище зверей-фашистов.

Вот и цель — танковая колонна и войска, следующие по шоссе. Мы осветили их САБами, разбили дорогу на участки, чтобы никому из фашистов не было «обидно», и один за другим начали заходить для удара. После заходов штурман предложил снизиться и пройти еще несколько раз над целью. Сырица, Бутенко и даже борттехник Сан Саныч обливали врага свинцом из пулеметов.

На обратном пути Минск горел еще сильнее, пламенем были охвачены целые кварталы. Постепенно зарево удалялось, растворялось в предрассветной мгле. Но впереди вставало новое зарево — горели Осиповичи, значит, немцы бомбили этой ночью и их. С первыми лучами солнца мы произвели посадку на аэродроме Шаталово, где базировались самолеты ИЛ-4 и куда был переведен от нас Николай Гастелло.

Зарулив машину на стоянку и выключив моторы, я вышел из кабины. От долгого сиденья в одном положении ноги сводило судорогой. Члены экипажа с наслаждением втягивали в себя папиросный дым. За ночь все осунулись, обросли бородами, под глазами появились синяки. Когда Сан Саныч осмотрел самолет, то насчитал на нем двенадцать пробоин. В полете наш борттехник снял противогаз и сидел на нем. Одна из пуль застряла прямо в коробке противогаза, но Сан Саныч, наблюдая, как перед кабиной проходят пунктирные линии трассирующих пуль и рвутся зенитные снаряды, даже ничего не почувствовал. Правый летчик Дима Козырев подтрунивал теперь над ним: вот, мол, можно представить, как бы ты подпрыгнул, не окажись под мягким

местом спасательного противогаза. Козырев не унывал в любой обстановке, на все случаи у него были припасены анекдоты и прибаутки. Он много курил, этим, очевидно, и превозмогал волнение и беспокойство. Он женился в самый канун войны, но не пробыл с женой вместе и недели. Мы улетели, а она осталась, и он не знал, где она теперь, что с ней. Вместо счастливого медового месяца пришли кошмарные дни. Когда кто-нибудь заговаривал с Димой об этом, он лишь глубоко вздыхал и доставал новую папиросу.

Заправив самолеты горючим, все экипажи нашего полка вскоре вылетели на свою базу в Шайковку. Мы же по разрешению командира эскадрильи задержались на несколько часов, чтобы помочь экипажу Тимшина исправить поврежденный мотор и потом вылететь вместе. И, пользуясь случаем, я хотел встретиться и поговорить с Николаем Гастелло. Но не удалось. На командном пункте мне сказали, что он находится где-то поблизости, но скоро должен вылететь на задание. Между тем раздался телефонный звонок, и дежуривший на КП майор, попросив знаком всех замолчать, начал записывать телефонограмму. Затем, положив трубку, сказал кому-то, что полковник Тупиков приказал срочно вылететь эскадрилье на цель. Я спросил, кто такой Тупиков, не Жорой ли его зовут. Майор ответил, что ему не известно, как зовут командира соединения.

Было обидно, что оба моих учителя где-то совсем рядом, а я не могу их увидеть.

Через некоторое время над аэродромом прошла девятка дальних бомбардировщиков. Это повел свою эскадрилью на врага капитан Гастелло. А другая группа бомбардировщиков возвращалась с задания. Шла она не компактно, кого-то в строю не хватало. Судя по всему, нашим ребятам солидно досталось от истребителей противника и огня зенитной артиллерии. От этого настроение портилось еще больше, злило то, что наших истребителей почти не видно, даже днем, в ясную погоду и на малой высоте бомбардировщиков выпускали без прикрытия. Сколько прекрасных, хорошо подготовленных летчиков погибало в эти дни из-за этого, сколько пропало самолетов. Кто только не бил нашего брата: и истребители, и зенитчики, и стрелки, и даже пулеметчики. Иной раз доставалось по ошибке и от своих.

Однажды мой экипаж получил задание разбомбить переправу немцев через реку Березину. Днем это было сделать трудно: над переправой все время дежурили вражеские истребители. Почему-то считали, что мой экипаж мастер ночных ударов, и выбор пал на «Голубую двойку». С заданием справились успешно. Правда, досталось и нам. По тому, как остервенело били немецкие

зенитки и разрезали небо трассирующие пули, я догадывался, что корабль получил не одну пробоину. Но моторы работали нормально, из членов экипажа никто не пострадал. На обратном пути светила луна. Над землей стлались облака, постепенно поднимаясь все выше. Решили идти ниже их. Перелетев линию фронта, пробили облачность и пошли на высоте трехсот метров. Впереди вырисовывался освещенный ориентир, очевидно, железнодорожная станция. Не успели мы свернуть в сторону, как наткнулись на зону заградительного огня. Стреляли, казалось, со всех сторон. И это называется свои! Ведь мы же летели с включенными огнями, давали условные световые сигналы «я свой».

Борттехник докладывает:

— У правых моторов температура поднялась до предела!

Проскочили станцию. Летим над лесом, чуть не задевая вершины деревьев. Самолет круто кренится вправо, — оба правых мотора остановились. До отказа напрягаю левую ногу, Козырев также изо всех сил нажимает на педали. Еще минута — и мы врежемся в лес. Впереди замаячила светлая полоса. «Поляна!» — мелькает в голове. Была не была — иного выхода нет, направляю самолет туда; в крайнем случае, поломка, но люди останутся живы. Корабль, с силой стукнувшись колесами о землю, дает большого «козла», а потом бежит по кочкам, покачиваясь с боку на бок, и, наконец, останавливается. Все облегченно вздыхают. Кругом тишина.

Утром первыми прибежали к нам мальчишки. Потом подошли и взрослые жители деревни Верхи, выяснили, какая помощь нам требуется. Прежде всего, надо было сообщить в свою часть о месте вынужденной посадки. Сделать это оказалось не так-то просто, до ближайшего почтового отделения нам с радистом Бутенко пришлось идти семь километров. Здесь, с поселка цементного завода севернее Брянска, дали телеграмму командиру полка, сообщив, какая помощь нам нужна. Надо было заменить оба мотора.

Но телеграмма в эти суматошные дни могла и не дойти. Решили ехать в город, попытаться дозвониться до полка по телефону. На станции Брянск-2 военный комендант помог нам связаться с Шайковкой. Потом по нашей просьбе комендант повел нас к зенитчикам, к тем самым, которые подбили нас ночью. Хотелось посмотреть, что они собой представляют, и отчитать их за неумение отличать свои самолеты от немецких, словом, отвести душу. Комендант, познакомив нас с молоденьким младшим лейтенантом, ушел. Мы поинтересовались, как его зенитчики подготовлены, стрелять-то, мол, хоть умеют?

Младшего лейтенанта это обидело, он начал не без чувства гордости рассказывать, что хоть, мол, в бою еще они не участвовали, но в школе отлично стреляли по конусу, а прошлой ночью сбили и первый немецкий «юнкерс», правда, он не упал сразу, но вряд ли ушел далеко. Бутенко, слушая его, ехидно улыбался. У меня внутри все кипело, я сдерживался с трудом. Мы попросили познакомить нас с тем стрелком, который «вчера ночью сбил „юнкерса“». Подойдя к платформе, где стояли зенитные пулеметы, младший лейтенант позвал:

— Товарищ Лебедева! Подойдите сюда!

С платформы спрыгнула девушка, на ходу поправляя пилотку, и, щелкнув каблуками, почти детским, звонким голосом доложила:

— Товарищ командир! По вашему вызову солдат Лебедева явилась!

Шел сюда и думал: ну и достанется же от меня этим воякам, спрошу я у них, зачем они пришли в армию, кокетничать или воевать с врагом, чему они учились, если свои самолеты не отличают от немецких? А еще, небось, мечтают о наградах… Но при виде девушки и ее подруг, с любопытством поглядывающих на нас с платформы, я будто проглотил язык. Рядом со мной стояла девчонка лет семнадцати-восемнадцати, красивая, большеглазая, с открытым и доверчивым взглядом. Вся она дышала молодостью и радостью, а лицо выражало застенчивую гордость: ведь ею интересовались как отличным стрелком, еще вдали от фронта сбившим вражеский самолет. Поругать ее, постыдить было просто жалко.

Мы узнали, что зовут ее Галей, что этой весной она окончила в Ленинграде десять классов и, как началась война, сразу же добровольно ушла в армию. Отец у нее тоже был летчиком, погиб на войне с белофиннами. Какое-то теплое, братское чувство появилось у меня в душе к этой не успевшей еще ничего повидать в жизни девушке и ее подругам. Солдатская служба, война — это как-то плохо вязалось с худенькими девичьими плечиками. Мы еще не знали, сколько трудностей выпадет впереди на их долю, сколько их, таких вот юных, не успевших даже никого полюбить, погибнет потом в боях, сколько раненых вынесут они из-под огня, сколько повязок наложат своими ласковыми руками, сколько из них выйдет прекрасных снайперов, связисток, летчиц, разведчиц… Бутенко, заметив, видимо, как на глазах меняется мое отношение к виновницам нашей вынужденной посадки, которая вполне могла закончиться для нас трагически, бросал на меня осуждающие косые взгляды и, переминаясь с ноги на ногу, сбивал палкой камни со шпал.

— А вы точно знаете, Галина, кого сбили ночью? — спросил я ее.

— Как кого? Фашиста!

— А зачем же немецкий самолет будет летать на такой малой высоте, да еще с включенными огнями?

— Я… не знаю.

— Надо бы знать. — Пересилив себя, я вынужден был сказать ей суровую правду: — Вчера вы подбили нас. Чуть не загубили восемь человек. Мы лишь чудом сумели сесть на вынужденную…

Она сразу изменилась в лице, побледнела, но в глазах еще теплилась надежда, что эти слова, может быть, только шутка. Ей было страшно поверить в них. Но, снова посмотрев на нас, она поняла, что все это — правда, и глаза ее наполнились слезами. Она не знала, куда их спрятать от стыда, и вдруг заплакала навзрыд. Я уже ругал себя, что так неумело, грубовато сказал ей обо всем. Но и умолчать было нельзя. Младший лейтенант стоял рядом ни жив, ни мертв и молчал, ожидая, чем это может кончиться для него. А кончилось тем, что мы с Бутенко начали успокаивать «отважную» зенитчицу, даже похвалили ее, что в общем-то, мол, стреляет она неплохо. Постепенно девушка успокоилась. Младшему лейтенанту мы сказали, чтобы он ни в чем не винил ее, так как сам, мол, виновен больше, записали им для передачи старшему начальству свои адреса, чтобы при необходимости можно было затребовать объяснение «пострадавших». По правде, адрес был оставлен не столько для начальства, сколько для самой Гали.

Несмотря на необычность обстановки, в которой произошло это знакомство, мне хотелось еще хоть немного побыть с девушкой. Младший лейтенант, получив разрешение, ушел. Но мой радист на сей раз оказался недогадливым, он терпеливо ждал конца моего разговора с девушкой и ковырял палкой землю. Мне не оставалось ничего другого, как по-дружески попросить его пойти немного погулять. И мы остались одни. Она долго не поднимала глаз. Мне было безразлично, о чем говорить, просто приятно было побыть с нею рядом. Немного прошлись вдоль железной дороги. Помолчав, она попросила простить ее за причиненную неприятность.

Бывает же так, встречаешь иной раз человека впервые, а он чем-то сразу вызывает твое расположение, проникаешься к нему доверием. Я попросил у Гали разрешения писать ей. Забегая вперед, скажу, что потом мы долго переписывались, ее письма поддерживали, согревали меня в самые трудные дни и месяцы войны.

Уходить не хотелось, но я чувствовал, где-то вблизи с

нетерпением дожидается меня Бутенко. Прощаясь, я сказал Гале:

— Извините меня, не обижайтесь и не судите слишком строго: если можно, я хотел бы как сестру, как хорошего человека поцеловать вас.

Она покраснела, но не отвернула лица. И больше нам не суждено было встретиться. Я ушел, унося в памяти ее чистые, заплаканные глаза, доверчивый взгляд и горький привкус слез на щеках.

Не знаю, как оценил Бутенко мое поведение, но по пути к месту посадки самолета он не упустил случая укольнуть меня.

— Ну хорошо, — подтрунивал он, — а что вы будете делать, Федот Никитич, если нас еще раз собьют такие же симпатичные девчата, скажем, под Воронежом или Тулой? Тоже пойдете искать и объясняться?

Я сначала отделывался шутками, и Бутенко, видя, что мне эти разговоры неприятны, вскоре замолчал. И я в душе был благодарен ему: все же хороший у меня радист, умный и толковый парень, отлично знающий свою работу, настоящий боевой товарищ.

На следующее утро инженер отряда Демьянов привез моторы. Поставить их вместо поврежденных в этих условиях было нелегко. Но нам очень помогли колхозники, и к вечеру корабль был уже готов к вылету.

Об этом случае я рассказал как бы попутно, к слову. На самом деле, хронологически, он произошел позже, ближе к осени. А пока что шел только третий день войны, 24 июня 1941 года. В ожидании готовности экипажа Тимшина я наблюдал за посадкой прилетающих с задания самолетов и с горечью думал о том, что возвращаются далеко не все. Потом, когда Тимшин доложил, что корабль исправлен, и мы вырулили на старт, прибежал посыльный с приказанием от дежурного, чтобы мы взлетели быстрее, так как возвращается с задания эскадрилья Гастелло и есть раненые, возможно, подбитые самолеты будут садиться с ходу. Когда мы с Тимшиным взлетали, с другого конца аэродрома заходили на посадку экипажи эскадрильи Гастелло.

Вскоре мы приземлились в Шайковке.

А через день узнали трагическую весть — погиб капитан Гастелло.

Это тяжелое известие привез в полк старший лейтенант Сергей Щеглов, задержавшийся с ремонтом своего самолета на аэродроме Боровское, где и базировалась эскадрилья Николая Францевича Гастелло.

Все эти дни, как началась война, соединение полковника Туликова, куда входила и эскадрилья капитана Гастелло, с утра

до вечера бомбило танковые колонны врага. Но они все ползли и ползли, эти бронированные лавины, по шоссейным дорогам на восток. Нелегко приходилось нашим летчикам — истребителей для прикрытия не было. Однажды днем над аэродромом, где стояли бомбардировщики ИЛ-4, появился немецкий самолет. Выпустив шасси, будто собираясь сесть, он пронесся на низкой высоте и обстрелял машины. Наглый пират решил еще раз повторить заход. Угадав его замысел, Гастелло побежал к ближайшему самолету и ударил по фашисту из пулемета. Стрелял наш командир всегда отлично. Немецкий самолет плюхнулся за озером, а экипаж выбросился на парашютах, и его взяли в плен колхозники. Вскоре фашистский ас в чине подполковника, с крестами на груди, растерянно бормотал на допросе: был в Абиссинии, Испании, всегда летал по тылам противника, но такого никогда не ожидал.

Это было на третий день войны. А на пятый день Гастелло не стало. Как обычно, он повел свой корабль на скопище танков. Яростный огонь зениток не смог помешать экипажу сбросить бомбы точно на цель. Выполнив задание, корабль лег на обратный курс, но в это время вражеский снаряд пробил бензобак, и самолет загорелся. Экипаж мог бы выброситься на парашютах, но это значило попасть в руки фашистов. Горящий самолет, отделившись от звена, врезался в скопление танков, автомашин, цистерн с горючим. Море огня разлилось там, где взорвался корабль Николая Гастелло.

Я как во сне слушал Щеглова, и сердце отказывалось верить, что моего учителя, друга и командира нет уже в живых. Давно ли мы провожали его всем отрядом? Перед глазами вставал его облик: весь подтянутый, коротко подстриженные волосы, карие глаза, пронзительный взгляд. В памяти возникали годы совместной работы, полеты через горные перевалы, Прибалтика, Карельский перешеек, Бессарабия, вечера на его ростовской квартире, его игра на баяне, добродушная улыбка, с которой он появлялся на футбольном поле. И вот вдруг Николая не стало. Не может этого быть! Он бил фашистов и будет их бить!

Я шел на командный пункт за заданием а в груди клокотала ярость, беспощадная ненависть к врагам. Казалось, что и командир эскадрильи майор Чирсков сегодня особенно четко ставит перед экипажами задачу. Эта ночь будет началом мести за боевого друга.

Времени до вылета оставалось мало. Но мне хотелось сказать что-то особенное, необычное личному составу отряда. Закрывшись на несколько минут в кабине, я записал в своем дневнике о событиях сегодняшнего горестного дня, а потом, когда

выстроились экипажи, обратился к ним со словами:

— Сегодня в бою с фашистскими гадами погиб наш бывший командир капитан Гастелло. Беспримерным подвигом своим он вошел в историю русской воинской славы. От летчика Гастелло, от членов его экипажа, комсомольцев А. Бурденюка, Г. Скоробогатова, А. Калинина не осталось и пепла на земле. Своими горячими сердцами, жгучей ненавистью, своей смертью они сожгли, уничтожили скопище фашистов. Пусть же огонь, в котором сгорели наш командир и его друзья, будет светить нам, как путеводная звезда, в каждом полете! Пусть образ капитана Гастелло навсегда сохранится в наших сердцах!

Потом несколько слов сказал штурман Сырица.

— Мы должны так бить врага, — говорил он, — чтобы наши бомбы, словно живые, повсюду находили бы фашистов и уничтожали их так, как сегодня это сделал капитан Гастелло.

Солнце уже на закате. Корабли наши держат курс на немецкий аэродром, где по данным разведки базируется не менее двух авиационных полков. Погода ухудшается. Обходим грозовые облака. Внизу горят деревни, видны разрывы, линии трассирующих пуль, где-то в стороне шарят по небу лучи прожекторов. Линию фронта проходим благополучно. Над целью экипажи должны появиться один за другим, каждый в установленное для него время. На приборной доске загорелась сигнальная лампочка — это штурман подает команду для разворота, значит, через семь минут будем над вражеским аэродромом.

Наступает самый ответственный момент, я весь поглощен, тем, чтобы точно выдержать боевой курс, взгляд неотрывно прикован к приборной доске. Над целью видны уже взрывы от бомб первых экипажей. Вдруг яркие лучи выхватывают из мрака корабль. Он кажется теперь сделанным из расплавленного серебра. Догадываюсь, это самолет майора Чирскова. Кругом вспыхивают разрывы зениток. Я сбавляю газ и планирую на цель. И тут луч прожектора ложится на нас, к нему присоединяются другие, и вот их уже около десяти, они пересекаются на самолете, в кабине делается намного светлее, чем днем. Наконец, замигали сигнальные лампочки: бомбы сброшены. Увеличивая скорость, со снижением ухожу влево, стараюсь вырваться из зоны зенитного огня. Штурман, высунув голову в пилотскую кабину, показывает большой палец — отбомбились, значит, удачно — и сообщает обратный курс. Мне пока не до курса, корабль еще в лучах прожекторов и всюду разрывы. Продолжая снижаться, мы уходим все дальше, и яркие щупальцы нас уже не держат. Оглядываюсь назад, на немецкий аэродром, и убеждаюсь, что действительно

поработали неплохо, в четырех местах горят фашистские самолеты.

На рассвете сели на своем аэродроме. Доложив о выполнении задания и оформив боевое донесение, пошли на завтрак, который доставили на автомашинах на стоянку.

Через несколько дней мы нанесли удар по другому аэродрому противника, уничтожили много самолетов и взорвали бензосклад.

Наши бомбы причиняли врагу огромный урон. Целыми ночами, с вечера до утра гудели наши корабли над фашистскими войсками, не давая им покоя, держа их в постоянном страхе. После бессонной трудной ночи в воздухе, после напряжения, которое испытываешь над территорией врага, члены экипажа сильно уставали. Но еще надо было возвращаться назад, опять-таки ни на минуту не ослабляя внимания, постоянно следя за воздухом. Слипались покрасневшие глаза. Вот из рубки выходит Евгений Иванович Сырица и поправляет на компасе курс. За ночь он похудел, оброс, глаза потускнели, лицо стало мрачным, каким-то сероватым. Возможно, он сейчас задумался о жене и маленькой дочурке, которых увез товарный эшелон куда-то в тыл. Жену его в полку все знали, она была активной участницей художественной самодеятельности, чудесно пела. Посуровело и лицо второго летчика Козырева, обросло рыжей щетиной. Временами у него дергаются скулы. Я легонько трогаю его за плечо, он, будто после сна, встрепенется, крепче возьмется за штурвал и смотрит на меня вопросительно. Но у меня нет никаких замечаний, мне просто хочется поговорить с ним и развеять сон, тяжелые мысли. Стрелкам нашим Бухтиярову и Резвану, очевидно, еще труднее. Они весь полет проводят стоя в турели, стесненные в движениях парашютами, уставая еще больше от их веса. У них нет козырька, как у пилотов, турели открыты и ветру, и дождям, и солнцу. Борттехник Сан Саныч со своим помощником Киселевым следят за работой моторов, на животе пробираются внутри плоскости к крайним из них, устраняют течь бензина и масла после пулевых пробоин.

Постепенно рассветает. Пролетаем над какой-то речкой, судя по времени — это Березина. Не успели опомниться, как над нами пронесся немецкий самолет с черными крестами на плоскостях. И молодцы же стрелки мои, не проспали, сразу открыли по нему огонь, даже было видно, как прерывались линии трассирующих пуль, попадая в фашиста. Самолет покачался из стороны в сторону, начал терять высоту, оставляя за собой шлейф черного дыма. Немецкий стервятник, наверное, возвращался с ночного бомбометания и не заметил нас. Нашей усталости, сонливости как не бывало. Все оживились. Мы перешли на бреющий полет и

точно вышли на свой аэродром. С первыми лучами солнца все экипажи благополучно вернулись с задания.

Но случалось такое далеко не всегда.

Недавно при возвращении на свою базу был сбит экипаж моего отряда — командира корабля Ключникова. Их на рассвете атаковали истребители и подожгли машину с первого же захода. Правого летчика и помощника борттехника сразу убило пулеметной очередью. Корабль, потерявший управление и охваченный пламенем, все же удалось посадить в поле. Радист Мерзляков и стрелок старшина Гондусов до взрыва бензобаков успели снять пулеметы. А со всех сторон уже бежали немцы. Мерзляков был ранен, не мог идти и вызвался прикрыть отход оставшихся в живых членов экипажа. Своим огнем из пулемета он дал им возможность оторваться от врага. Но фашисты преследовали уходящих летчиков, стремясь захватить в плен. Стрелок Гондусов косил их из пулеметов, а когда кончились патроны, окруженный фашистами, до последней минуты отстреливался из пистолета и, поднявшись во весь рост, крикнул своему командиру и штурману: «Прощайте, товарищи! Умираю за Родину!» Последний патрон он оставил для себя…

Каждый раз, садясь бриться, я теперь вспоминал Гондусова. У меня осталась его бритва, которую я не успел вернуть ему накануне вылета. Ею потом я пользовался долго. Лезвие ее давно уже стало узким. Но и теперь, спустя много лет, я бережно храню эту бритву, как память о боевом товарище военных лет, храбром старшине эскадрильи и замечательном комсомольце.

Ключников и Вашуркин подробно рассказали, как они пробирались к своим, укрывались в лесах и болотах, а ночами шли на восток. Однажды они стали очевидцами того, как варварски уничтожили фашисты группу пленных советских солдат. Они их загнали во двор и всех поголовно расстреляли из пулемета. А Ключников и Вашуркин сидели во дворе того же дома под лестницей. Им удалось перейти линию фронта, вскоре они были на своем аэродроме и вновь начали летать на врага. В эти же дни мы потеряли еще два экипажа из четвертой эскадрильи — капитана Маслова и капитана Кочина. Их сбили во время бомбометания немецкие зенитчики.

Настроение было скверное. Не хотелось читать газет, слушать радио. В лаконичных сообщениях Совинформбюро ничего не радовало. Да мы и сами видели, как дальше и дальше продвигается линия фронта на восток. Не раз и не два мы спрашивали друг друга: сколько же можно отступать? Ведь дальше некуда! Скоро Москва! Что же должен делать каждый из нас, чтобы остановить эту стальную лавину? Уже оставлены

Минск, Бобруйск, Рогачев и много других городов и населенных пунктов, известных нам по районам полетов. На память приходили малыши-школьницы, которые носили нам молоко в Осиповичах и Лапичах, и на душе становилось совсем скверно, казалось, что они проклинают нас, казалось, и ты лично виновен, что оставили их на растерзание фашистскому зверю.

Если бы можно было кого-то спросить — скажи, мол, научи, что делать, потребуй — и получить ответ, мы пошли бы на все, на любую жертву, на любой риск, на подвиг и смерть. Мы без колебаний врезались бы в начиненном бомбами самолете в резиденцию Гитлера и взорвали бы все его волчье логово, как взорвал капитан Гастелло, сознательно глядя смерти в лицо, фашистскую танковую колонну.

Месть, только месть…

Мы снова в воздухе, снова в ночном небе монотонно гудят моторы. На борту «Голубой двойки» две тонны смертоносного груза. Стальные крылья с красной звездой несут его на железнодорожный узел в глубоком тылу врага, где с вечера сконцентрировалось множество составов с горючим, танками и боеприпасами. Другие экипажи получили задание бомбить аэродромы, танковые колонны и скопления живой силы противника.

Вначале мы стороной обходим цель, пролетаем дальше и, развернувшись, заходим на неё с запада. Это любимый прием штурмана Сырицы. Весь экипаж замер в напряжении, до цели остается несколько минут. Пока все спокойно, никто по нас не стреляет. Сбавляю обороты моторов, иду со снижением. Времени сейчас один час тридцать две минуты, под нами окраина города. Чувствую, как после отрыва каждой из четырех бомб самолет слегка вздрагивает. И тут же небо озаряется огромным пламенем взрывов, становится светло, как днем. Ясно, что внизу взрываются эшелоны с горючим или боеприпасами. Мы ушли уже далеко, а небо все отражало отблески мощных пожаров.

После посадки на корабле насчитали больше десяти пробоин. В одну из них свободно мог бы пролезть любой из членов экипажа. В эту ночь мы пробыли в полете более шести часов. При докладе о выполнении задания майор Чирсков был доволен нами, даже похвалил, особенно штурмана, что позволял себе комэско очень и очень редко. Потом я построил экипаж и объявил благодарность всему летному, а также техническому составу — мотористу Шутко, механику Жигареву, технику Гиреву — за отличную подготовку корабля к боевым вылетам. То же самое попросил сделать и командиров других экипажей отряда — Тимшина и Полякова.

Утром 5 июля мы поднялись по боевой тревоге: через аэродром на большой высоте прошел немецкий самолет, очевидно, разведчик. Что-то часто начали летать над нами. Надо быть наготове, того и жди — над головой появятся непрошенные гости. В этот раз вроде сошло благополучно. Время уже приближалось к обеду. И вдруг снова тревога: в небе показались два «юнкерса». Люди на аэродроме бросились в щели и укрытия. Впереди меня бежал один капитан, летчик скоростного бомбардировщика. Услышав вой падающей бомбы, я лег на землю, а капитан, подавая рукой кому-то знаки и что-то крича, побежал дальше. И тут же недалеко от нас взорвалась бомба.

Меня засыпало землей, лежу не шелохнувшись. Потом раздалось еще несколько взрывов и все стихло. Повернув голову, посмотрел вверх, самолеты уже скрылись. На другом конце аэродрома горел один наш корабль. Встал, отряхнулся и метрах в сорока увидел лежащее на земле тело капитана. Оно было все в крови. На груди погибшего алел забрызганный кровью орден Красного Знамени. Других жертв не оказалось. Самолет сгорел. К счастью, приготовленные к подвеске бомбы находились от него на порядочном расстоянии.

Разве мог я тогда подумать, что судьбе, вернее случаю, будет угодно сделать так, чтобы жена этого капитана именно от меня узнала подробности гибели мужа? Ведь я его и видел-то только один раз, в последние минуты жизни. Даже лица его не запомнил. Память сохранила лишь фамилию, которую я вычитал в извлеченном из нагрудного кармана гимнастерки партийном билете — Хрусталев.

Через два года, когда я учился на курсах усовершенствования командного состава ВВС, мне как-то поручили выступить с беседой перед сотрудниками санатория, где долечивались тяжело раненые бойцы и командиры. Слушателей собралось много: больные, сестры, няни, весь свободный от работы персонал. Говоря о том, как трудно приходилось нам в первые месяцы войны, как безнаказанно творила свое черное дело вражеская авиация, я вспомнил и рассказал про гибель капитана Хрусталева. И… вдруг в зале раздался душераздирающий женский голос: «Вася, родной мой, Вася! Это он, муж мой, Вася!» Слова захлебнулись в горьком безутешном рыдании. На другой день я встретился с ней, Евдокией Степановной Хрусталевой, женой военного летчика. Она эвакуировалась с маленьким сыном в начале войны. Когда немцы разбомбили эшелон, потеряла ребенка. Убитая горем, вместе со знакомыми доехала сюда. И здесь получила извещение о смерти мужа. Мне было больно и неприятно, что я невольно растревожил незажившую, кровоточащую рану ее души.

…В тот день — 5 июля 1941 года — московское радио еще раз заставило нас пережить горечь безвозвратной утраты — гибель Николая Гастелло. Собравшись у землянки, где размещался КП, мы слушали очередное сообщение Совинформбюро, ловили каждое слово, усиливаемое репродуктором.

— Снаряд вражеской зенитки, — звучал в эфире скорбный голос диктора, — попал в бензиновый бак его самолета. Бесстрашный командир направил охваченный пламенем самолет на скопление автомашин и бензиновых цистерн противника.

Десятки немецких машин и цистерн взорвались вместе с самолетом героя.

Тут же, около землянки, наш комиссар Петр Семенович Чернов организовал летучий митинг. Выступали летчики, штурманы и клялись бить врага беспощадно, драться до последней капли крови, до последнего вздоха. Близкий друг Николая Францевича командир эскадрильи Костя Иванов, бывший его штурман Миша Скорынин, командир отряда Коля Сушин от имени всех дали клятву жестоко мстить фашистам за капитана Гастелло, за наши сожженные города и села. Предоставили слово и мне, как командиру отряда и экипажа «Голубой двойки», которыми командовал Николай Гастелло.

Потом мы с майором Черновым пошли к стоянке самолетов моего отряда. Толковый он все же человек, наш комиссар полка. Все успевает делать, с каждым найдет время поговорить. Мы не знали, когда он отдыхает и отдыхает ли вообще: вечером провожает нас на задание, утром обязательно встречает, расспросит обо всем — о самочувствии, о том, как протекал полет, осмотрит пробоины, повреждения. Он никогда не повысит голоса, с каждым заботлив и внимателен, но умеет, если надо, и потребовать, а главное — угадывать настроение личного состава, всегда оказывается там, где больше всего ждут его. Вот сейчас он с людьми моего отряда повел разговор нашем бывшем командире, о его бессмертном подвиге, о том, как свято нужно хранить нам имя Николая Гастелло. Было видно, комиссар затронул в каждом самые чувствительные струны. Как бы сам собой возник митинг. Слушая радиста Бутенко, стрелков Белого, Дикина, механика Васильченко, инженера Демьянова, борттехников Ивана Васильевича Федорова, Свечникова и других, я еще раз убеждался, как они любили, уважали Гастелло, гордились им, и какая громадная сила ненависти к захватчикам таится в сердце каждого из них.

В памяти моей опять возникали картины совместных полетов с Николаем Францевичем, вспоминалось его упорство в достижении цели, поставленной задачи. Он никогда не удовлетворялся половинчатым решением, не признавал никаких «оправдательных» причин, любое дело доводил до конца. Однажды — помню, это было летом 1936 года — экипаж «Голубой двойки» получил учебное задание — разыскать в заданном районе морскую цель и сфотографировать её. Корабли мы обнаружили быстро. Но при каждом нашем заходе они быстро разворачивались и принимали перпендикулярное к курсу самолета положение. При этом наши шансы на удачный снимок намного снижались. Мы несколько раз повторили заход, но

моряки, видимо, зорко следили за нами: корабли каждый раз занимали невыгодное для нас положение. Молча посмотрев на меня, командир развернул машину к берегу и пошел со снижением. Я подумал, что он решил вернуться на аэродром. Но у самых прибрежных гор, покрытых зеленью, Гастелло развернулся обратно и вновь взял курс на линкор «Червона Украина». На фоне гор и из-за малой высоты с корабля, очевидно, заметили «Голубую двойку» слишком поздно, и мы, пройдя над линкором параллельным курсом, удачно сфотографировали его. На другой день на разборе полетов Гастелло получил от командира эскадрильи замечание за недозволенный заход (на малой высоте), но снимки, сделанные нашим экипажем, были лучшими… Таков он был, наш командир: ничто не могло его заставить свернуть с пути. Таким он и останется в нашей памяти. А ненависть к врагам за его смерть поможет нам на всю жизнь сохранить в душе светлый образ командира.

А вечером эту ненависть мы несли уже на головы фашистов. Лишь один мой экипаж сбросил на вражеский аэродром больше двух тысяч килограммов «гостинцев», поджег много самолетов, в трех местах вызвал большие взрывы, вероятно, боеприпасов или складов с горючим. Когда после посадки всем составом осмотрели машину, обнаружили тридцать две пробоины. Они были повсюду — и в задней части фюзеляжа, и в кабине радиста, и на плоскостях, и совсем рядом с бензобаками. Перебитые тяги секторов газа двух моторов держались только чудом. Пола моего кожаного реглана была продырявлена, пуля прошла между руками и штурвалом и пробила козырек кабины. А в штурманской рубке пробоин было столько, что оставалось только удивляться, как уцелел Евгений Иванович, — пуля лишь слегка поцарапала ему палец на правой руке.

…Проходят дни за днями, а положение на фронте не улучшается. Наши войска ведут ожесточенные бои, это мы чувствуем и по себе — каждую ночь вылетаем бомбить врага. Но отступление продолжается. После каждого сообщения Совинформбюро будто ножом режут по сердцу. Люди от радиорубки расходятся молчаливые, мрачные, из репродуктора им вслед тревожно и призывно несется: «Идет война народная, священная война…» А в полете в наушниках чуть не на всех волнах звучит геббельсовская болтовня. Если верить этим противным голосам, то и наш аэродром давно находится в руках фашистов, а линия фронта проходит под самой Москвой. Враг всячески сеет панику, забрасывает в тыл диверсантов и шпионов. Поднимает голову притаившаяся до поры всякая нечисть —

изменники, предатели, завербованные врагами люди. Мы и сами однажды едва не стали жертвами вражеской диверсии.

Летчики и штурманы для получения задания обычно собирались в землянку, на КП командира эскадрильи. Здесь мы дожидались приказа на боевой вылет, изучали маршруты, цель, прорабатывали порядок выполнения задания. В углу, на скрипучем столе, стояли телефонный аппарат и сделанная из гильзы лампа-коптилка. Как только начинал звонить телефон, все умолкали и прислушивались к тому, что отвечал майор Чирсков. Если ответ состоял из слов: «ясно», «понятно», «слушаюсь», это означало для нас разрешение на вылет. Положив трубку, комэск только добавлял: «Никаких изменений, выполнять все так, как прорабатывали предварительно». И мы, быстро собрав свои «манатки», расходились по самолетам. Однажды в ожидании приказа на вылет мы долго засиделись в землянке. Была уже ночь. Вдруг с улицы послышался крик: «Стой! Стрелять буду! Тревога!» И послышалась автоматная очередь.

Все выскочили наверх. Стрелял часовой у входа в землянку — механик Подопригора. Он заметил, как кто-то, крадучись, приближался к командному пункту и что-то искал на земле. Часовой заподозрил недоброе и криком остановил его. Неизвестный хотел улизнуть, но очередь из автомата заставила его залечь. Когда мы подошли и осветили карманным фонарем прижавшегося к земле человека, то узнали в нем мастера по вооружению Кантора. Его тут же арестовали. Он, оказывается, еще днем заходил в землянку, оставил под нарами гранаты, вывел от них шнур на улицу и замаскировал его. Теперь же ему только и оставалось ждать, когда летный состав соберется на КП, незаметно подкрасться и, дернув за шнур, взорвать гранаты. Целая эскадрилья тяжелых бомбардировщиков оказалась бы без летчиков, штурманов и радистов… Кантора мы больше не видели. Нам сообщили потом, что он был завербован немецкой разведкой.

Этот случай заставил нас задуматься и о других недавних подозрительных происшествиях. Как-то на самом взлете у майора Чирскова оторвалась двухсотпятидесятикилограммовая бомба. Правда, она не взорвалась, но причина «чп» осталась невыясненной. Потом, также при взлете, на глазах у всех взорвался один из кораблей, и весь экипаж погиб. Почему это случилось, в чем и чья тут вина — ответить точно, конечно, вряд ли кто бы смог. Но как бы ни было, война безжалостно учила нас и бдительности. И никто больше скептически не отмахивался, когда комиссар Чернов проводил беседы о дисциплине, бдительности.

…Сегодня я полечу в тыл противника для выброски

разведчиков. «Ваша задача, — сказал мне командир эскадрильи, — доставить десант в составе двадцати человек в тыл противника и выбросить их на парашютах. Подробности узнаете у начальника штаба, а лучше поговорите с капитаном Сушиным и его штурманом Скорыниным — им приходилось выполнять подобное задание». Но когда мы со штурманом Сырица пошли к ним, почти ничего важного для себя не услышали, кроме лестных отзывов о самих десантниках да кое-каких незначительных данных о районе цели.

— О-о, эти ребята такие боевые и славные, — восторгался Миша Скорынин, — что палец им в рот не клади, сразу откусят. С ними летать одно удовольствие. Они и место, куда им прыгать, покажут сами.

Приняв на борт парашютистов, я вырулил на старт и остановился в ожидании, пока разрешат взлет. На прозрачном диске вращающихся винтов отражались последние лучи заходящего солнца. Впереди, в конце аэродрома, возвышается водонапорная башня, чуть правее виден клуб, где мы еще не так давно, в последнюю мирную субботу, смотрели «Сильву». Березовая роща за стадионом слегка уже начинает желтеть. Но вот зеленая ракета! Корабль берет разбег, плавно отрывается и начинает набирать высоту. Выше нас почти сплошная облачность. Но через некоторое время на ней появляются «материки и острова», сквозь них порой замечаем мерцанье ярких звезд. Земля погружена во мрак, она кажется огромным черным экраном, на котором немыслима никакая ориентировка. Евгений Иванович сегодня как никогда поглощен расчетами, вычислениями. Но облака понемногу рассеиваются. Внизу появилось зарево пожаров — пролетаем линию фронта.

Все мы сильно замерзли. Десантники ходили по кораблю и, чтобы как-то согреться, прыгали на месте, размахивали руками. Постепенно снижаемся, становится теплее. Десантники начинают чаще поглядывать на часы, поправляют лямки парашютов, старший группы что-то уточняет со штурманом на карте. Затем Евгений Иванович выходит ко мне и показывает на едва заметные ориентиры на земле: поляна в лесу, речка. Делаю разворот, штурман дает мне курс для захода на цель. Продолжительно гудит сирена — сигнал «приготовиться!» для первой группы. Отряд будет прыгать с трех заходов. Раздаются прерывистые гудки — и часть десантников покидает корабль. Затем все повторяется еще и еще раз. На третьем заходе ко мне подходит старший группы капитан Симон, показывает место, куда ему следует прыгать, прощается с нами, дружески толкнув плечом, благодарит кивком головы и через бомболюки вываливается в

темное ночное небо. С небольшим креном, по восходящей спирали я начинаю набирать высоту. Некоторое время на месте высадки мы замечаем отдельные вспышки карманных фонарей, но вскоре они исчезают. Радист Бутенко отправляет на КП радиограмму, что задание выполнено. Корабль ложится на обратный курс.

Вроде все идет как надо. Но мы не забываем пословицу: «Не говори гоп, пока не перепрыгнул». До аэродрома еще путь далек, еще надо перелететь линию фронта. В стороне от нас шарят по небу одиночные прожекторы, они далеко и потому не страшны. Но над линией фронта нас все-таки обстреляли, вокруг корабля то и дело вспыхивали разрывы снарядов. В наушниках моих стояла тишина: члены экипажа напряженно молчали. Молчание продолжалось и тогда, когда фронт остался позади: сказывалась усталость, клонило ко сну. Прошли покрытый дымом Смоленск. В предрассветных сумерках глаза различали знакомые места. Скоро будем дома. Дима Козырев показывает мне рукой на силуэты самолетов, идущих в стороне на параллельных курсах. Нетрудно догадаться, это возвращаются с задания другие наши экипажи.

Осмотрев после посадки машину, Сан Саныч доложил, что пробоин нет. Экипаж начал собираться на завтрак. Сан Саныч заметил:

— Да, пора подкрепиться малость. Целых пять часов были в воздухе.

От того, чтобы «подкрепиться малость», Сан Саныч никогда не отказывался, никогда не жаловался на отсутствие аппетита. А мне сегодня есть не хотелось, глаза уже слипались на ходу. Отправив всех в столовую, я расстелил под стабилизатором чехол от мотора и тут же задремал.

Но поспать так и не удалось. Разбудил вой сирены. Вскочив, увидел бегущих к самолетам людей. Моторы «Голубой двойки» уже гудели, их запустил техник Гирев. Тревога застала летный состав в столовой. На наш Шайковский аэродром, где мы стояли уже около месяца, шли немецкие бомбардировщики. Прибежали запыхавшиеся члены экипажа и почти с ходу, не успев приготовить парашюты, сели в машину. Сан Саныч, тяжело дыша, чертыхается, что не дали даже позавтракать. Взлетели прямо со стоянки и взяли направление на запасную площадку. Только теперь, передав управление Козыреву, я натянул снятую перед сном гимнастерку, надел шлем, очки, застегнул лямки парашюта.

Приземлились на открытой со всех сторон площадке, точнее — в поле, рядом с шоссейной дорогой. Через полчаса после объявления тревоги все самолеты полка были уже на новом месте. Все вновь стало обычным, начали готовиться к

предстоящему ночному вылету. Но новая площадка мне, как и другим, вероятно, не понравилась с самого начала. Она была открыта со всех сторон, самолеты возвышались на голой местности и, конечно, были видны издалека, а с воздуха, надо думать, просматривались как на ладони. Рядом проходила оживленная дорога, которую мы называли «Варшавским шоссе». Нам было известно и то, что над ней часто летают, фашистские летчики, контролируя движение наших войск; значит, нас легко обнаружить любому разведчику.

Сейчас по шоссе шли и шли в сторону Калуги толпы людей. Это были старики, женщины и дети с узелками за спиной и в руках. Они уходили на восток, чтобы не попасть в оккупацию. Шли призывники в тыл на сборные пункты, шли военные… Поравнявшись с нашей площадкой, они останавливались и смотрели в нашу сторону, словно прося о помощи и защите, и опять продолжали идти на восток. Было грустно смотреть на эту бесконечную вереницу людей, она воспринималась нами как укор, упрек в свой адрес. А тут еще, будто назло, стала портиться погода, заморосил дождь, и вряд ли теперь сегодня дадут разрешение на вылет. Все мы с утра голодные, скоро вечер, а наш батальон аэродромного обслуживания вместе с кухней все еще добирается до нас. Штурман Ваня Куликов, глядя на мелкую сеть дождя, на ходу импровизирует: «Облака цепляются за тучи, погода стала не летучей», а сам смотрит на нас, ждет, — очевидно, похвалы. Неожиданно для всех заговорил стихами майор Чирсков: «Дождик льет как из ведра, есть хотим как из ружья». В ответ раздается дружный хохот.

К вечеру столовая все-таки открылась. За ужином начальник вооружения второй эскадрильи капитан Козловский рассказывал, как сегодня немцы бомбили нашу Шайковку: разбили угол здания клуба, сожгли один самолет соседнего полка, убили двух солдат бомбами — «лягушками». В ответ на мой вопрос: «Что это за „лягушки“?» Козловский достал из своего чемоданчика какую-то странной формы небольшую бомбу и начал показывать сборку и разборку ее. Но подошел командир эскадрильи и потребовал прекратить «баловство с оружием». Козловский, оправдываясь, что эта «лягушка» уже не опасна, разряжена и потому «откакала» свое, спрятал свою бомбу обратно в чемодан. Вообще же Козловский был человеком своеобразным, интересным, в нашей эскадрилье служил давно и в самолетном вооружении разбирался хорошо. На его лице редко когда появлялась улыбка. Оно оставалось серьезным и непроницаемым даже во время самой забавной кинокомедии, которые до войны мы с удовольствием смотрели в клубе нашего авиагородка.

Как мы и думали, на задание в эту ночь нас не пустили. Не улучшилась погода и на другой день, стояла низкая десятибалльная облачность, шел дождь. Земля размокла, и взлететь отсюда теперь было нелегко.

На третьи сутки после обеда две эскадрильи — первая, Кости Иванова, и наша, вторая — перебазировались на другую площадку. Она оказалась очень удобной во всех отношениях. С трех сторон окружал ее лес, а четвертая, открытая сторона выходила на деревню Кувшиновка… Когда зарулили свои корабли в лес, замаскировали их ветками, казалось, что нам и самим их нелегко будет быстро найти. Старшим на Кувшиновском аэродроме был назначен Борис Федорович Чирсков, поэтому мы свою площадку назвали хозяйством Чирскова. Третья и четвертая эскадрильи, где командирами были Борис Захарович Зумбулидзе и Григорий Алексеевич Шамраев, остались, как и штаб полка, на старом месте.

С наступлением темноты наши самолеты ежедневно выруливали из своих таинственных укрытий и, тяжело нагруженные бомбами, улетали на запад, наносили удары по фашистским аэродромам, танковым колоннам и механизированным частям, которые передвигались ночью к фронту. Мы взрывали воинские эшелоны, разбрасывали над оккупированной территорией листовки, доставляли в тыл врага, к партизанам, оружие и боеприпасы, радиостанции и медикаменты и даже тюки сена для кавалерийского соединения генерала Белова, которое храбро прорывалось в то время из окружения.

Немцы рьяно охотились за нами, всячески стремились засечь аэродром и разбомбить, уничтожить его. Но обнаружить нас им никак не удавалось, хотя их самолеты десятки раз пролетали над Кувшиновкой. Фашистским летчикам, разумеется, и в голову не приходило, что таинственный аэродром, который они так искали, есть та самая поляна вблизи деревни, на которой сиротливо приютились одинокие копны сена и временами разгуливал скот. Откуда было им знать, — что копны были искусственные и с приближением сумерек быстро убирались, а утром, после возвращения кораблей, выставлялись вновь, что скот по нашей просьбе жители села выгоняли сюда нарочно. А на фронте среди солдат врага ходила молва (как нам передавали показания пленных) о каком-то сверхтаинственном аэродроме русских, откуда на ночь вылетали самолеты и, «встав на якорь», до самого утра сыпали на них бомбы. Мы же, в свою очередь, старались делом оправдать это мнение.

Вот тяжелый корабль, в бомболюках которого почти две с половиной тонны добротных «гостинцев» для фашистов,

выруливает на старт. Моторы ревут на полных оборотах, машина бежит по темной поляне и где-то в конце ее отрывается от земли. Покачиваясь с крыла на крыло, набирает скорость и над рекой Угрой, на берегу которой расположена Кувшиновка, переходит на набор высоты. Жители деревни, уставшие за день от работы, вероятно, уже спят. От гула бомбовоза, пролетающего над домами, где-то, может быть, просыпается ребенок, а где-то, возможно, торопливо крестится старуха, прося бога сохранить жизнь летчику, моля не пустить ворога-пришельца из чужих стран на порог родного дома, и посылает проклятия на его голову. А внизу уже темная мгла. Ладони словно приклеены к штурвалу, глаза не отрываются от приборной доски. Так проходят минуты, часы. Каждый член экипажа занят своим делом. Штурман Сырица, очевидно, определяет сейчас силу и направление ветра, путевую скорость самолетов, направление захода на цель. Сан Саныч и его помощник Киселев следят за режимом работы двигателей, равномерным расходованием горючего в баках. Стрелки-мотористы Бухтияров и Резван, как часовые, охраняющие наш полет, дежурят у пулеметов, радист Бутенко весь поглощен эфиром, поддерживает непрерывную связь с командным пунктом полка. Но впереди еще самое главное и самое трудное — цель.

Разворот, и корабль ложится на боевой курс. Человеку, не испытавшему подобное на себе, вероятно, трудно понять состояние экипажа в эти секунды и минуты. Ослепительные лучи прожекторов, словно кинжалы, режут небо на части и все ближе подбираются к тебе. Всюду видишь малиновые разрывы снарядов, чувствуешь запах гари. Вскоре на корабль падает луч прожектора, потом другой, третий, пятый, десятый… — Они, как паутина, со всех концов тянутся к ослепленному самолету. Но отклоняться от курса нельзя даже хоть на какую-то долю градуса, иначе незачем было везти сюда, за сотни километров, боевой груз. Минуты, пока ждешь команды штурмана «бомба!», кажутся вечностью, на лбу выступает холодный пот. В памяти с молниеносной быстротой проходит вся жизнь, родные, друзья. Кажется, что не всегда до сих пор жил ты правильно, не умел ценить время, не понимал по-настоящему красоту жизни. Ты не сомневаешься: если выйдешь живым из этого ада, все будет иначе, главной чертой в тебе станет любовь, большая, ненасытная любовь к жизни, ко всему окружающему, к друзьям и товарищам, к жене и детям, которых у тебя еще нет, но которые, конечно же, будут…

И тут, наконец, слышишь голос штурмана: «Бомбы сброшены!» Маневрируя, бросая машину то вправо, то влево, увеличивая скорость, выполняя комбинированные развороты, стараешься быстрее уйти от зениток и прожекторов. Один за

другим отрываются лучи от корабля, разрывы остаются позади. Догадываюсь, зенитчики переносят огонь на идущий за нами экипаж. Вытираю вспотевшее лицо перчаткой и оглядываюсь назад, на самолет Илинского, который, как клещами, схвачен десятками прожекторных лучей, а вокруг остервенело рвутся снаряды. И в тот же миг на месте корабля возникает сильный взрыв, обломки самолета разлетаются в стороны. На нашу машину падает красное зарево…

Не высказать никакими словами, как тяжело видеть, когда на глазах погибают боевые товарищи. К горлу подкатывается комок, грудь распирают злоба и чувство мести, на глаза невольно набегают слезы.

После посадки мы долго стоим молча, безмолвно глядим на проясняющийся горизонт: не произошло ли чудо, не покажется ли вдали черная точка? Официантки уже устали приглашать нас на завтрак. Не лучше и в землянке. Вот пустует на нарах постель Илинского, чуть дальше, в углу, висит гимнастерка с подшитым чистым подворотничком штурмана Сергиевского. На столе осталась недоигранная шахматная партия лейтенанта Николаева. Рядом на постели лежат вещи лейтенанта Кулигина, собранные в какой-то узел и подсунутые под подушку. Смотришь на эти вещи, и кажется, что и они скорбят о своих погибших хозяевах.

И опять, который уже раз спрашиваешь себя: «Почему же мы все отступаем, что же нам делать, чтобы одолеть вооруженного до зубов изверга?» Упрекать себя вроде не в чем — воюем на совесть, не жалея себя, каждый из нас, если понадобится, готов, подобно капитану Гастелло, отдать свою жизнь для победы.

Наша «Голубая двойка», на которой перед войной летал Николай Францевич, совершила уже десятки боевых вылетов. И всякий раз, подходя к цели, я мысленно подбадривал себя словами: «Держись, Орлов, ты ведешь корабль, которым управлял до тебя Гастелло! Говоришь, трудно, бьют зенитки, говоришь, не пробиться? А он пробился бы, он достиг бы цели и уничтожил ее» В каждом полете мы чувствовали, что с нами незримо, но постоянно присутствует наш учитель и командир, что он во всем помогает и поддерживает нас. Погиб человек Гастелло, сын московского рабочего. А летчик Гастелло не погиб, он жив, он везде и всюду рядом, вместе с нами. Его имя стало символом — нашей летной чести, жгучей ненависти к врагу, символом подвига и презрения к смерти. За Николая Гастелло и других павших в бою друзей и товарищей мы мстили, мстим и будем мстить стократно.

…Нам сообщили, что разведкой установлено скопление

немецких самолетов на одном аэродроме, что фашистские стервятники намереваются утром отсюда наносить удары по нашим отходящим частям, аэродромам. Надо было сорвать их замыслы, вывести из строя указанный аэродром. Это задание было поручено трем экипажам — Николая Сушина, моему и Феди Локтионова. Капитан Локтионов был не из нашей, а из первой эскадрильи, но так как задание предстояло трудное, ответственное, и для его успешного выполнения требовались летчики сильные, временно его перевели к нам. А экипаж Локтионова, его штурман Александр Ковалев по праву считались в полку одними из лучших ночных бомбардиров. В столовой порой можно было слышать, как кто-либо из летчиков или штурманов высказывался за то, чтобы экипажу Локтионова дать двойную порцию положенных ста граммов, ведь там, мол, каждый работает за двоих.

Наступает ночь. Разрешение на вылет получено. Один за другим уходят корабли на запад. Взлетает и наша группа. Продолжая набирать высоту, ложимся на курс. Погода сегодня безоблачная, горизонт виден отчетливо, но по вертикали земля просматривается плохо. Приближаемся к линии фронта. Конечно, название это лишь условное, никакой «линии» мы не видим, там только море пожаров, бушующего огня и взрывов. Отовсюду летят трассирующие пули, местами внезапно вспыхивают и исчезают лучи прожекторов. Скоро будет и наша цель. Нам приказано сбросить бомбы с двух заходов. Аэродром мы заранее разбили на участки и распределили их между экипажами: капитан Локтионов должен бомбить северную окраину, Николай Сушин — по центру, мой экипаж — южную часть. Расположение аэродрома, размещение его ангаров, складов боепитания, стоянок самолетов — все это было известно детально, ведь нам раньше приходилось бывать здесь неоднократно, мы обходили его, как говорится, вдоль и поперек, и с воздуха, и на земле. Конечно, не очень-то приятно бомбить свой бывший аэродром. Но что поделаешь, война есть война, там теперь стоят вражеские самолеты.

Из своей рубки ко мне выходит Евгений Иванович, сообщает, что до цели осталось лететь десять минут, и, изменив по компасу на несколько градусов курс, вновь уходит к себе. Вскоре миганием сигнальной лампочки штурман предупреждает меня о начале боевого пути. Тем временем впереди нас на земле начались взрывы и пожары — очевидно, работа экипажа Локтионова. Но пока молчат и зенитки, и прожекторы. Только откуда-то сбоку, издалека тянется один луч в мою сторону, но не может достать. Вновь замигали сигнальные лампочки: бомбы сброшены. И сразу же кабина осветилась отблесками взрывов.

Вновь, теперь уже со снижением, разворачиваемся и идем на цель с обратного курса. Сейчас ее уже не надо искать: она хорошо освещена пожарами. Высыпаем на аэродром весь оставшийся «груз» и уходим в обратный путь. Под утро где-то впереди, на горизонте, замечаем два самолета. Как мы и предполагали, это оказались корабли Локтионова и Сушина. Приземлились мы в своей Кувшиновке один за другим.

Позже, когда из штаба фронта поступили данные аэрофоторазведки, мы узнали, что в эту ночь — с 14 на 15 августа — три наших экипажа уничтожили на аэродроме более пятидесяти самолетов противника.

В день, когда исполнилось ровно два месяца с начала войны, мой экипаж встретил восход солнца на колхозном поле. После выброски боевого груза для партизан в районе Могилева мы возвращались домой, но Кувшиновка была закрыта туманом, пришлось идти на Шайковку, где посадка также оказалась невозможной. И тогда, нырнув в первое же замеченное «окно», приземлились на окраине какого-то селения. Не успели сойти с корабля, как обступили нас вездесущие мальчишки. Пришлось здесь подождать, пока не рассеется туман. Колхозницы угостили нас свежим хлебом и парным молоком. Люди расспрашивали о делах на фронте, хотели знать, когда погоним фашистов с нашей земли. А что мы им могли ответить? Мы отступаем, оставляя врагу село за селом, город за городом. Немцы в нашем направлении заняли уже Смоленск, Витебск, Духовщину, идут бои за Ярцево…

Вскоре после прилета на свой аэродром нас со штурманом вызвали к командиру эскадрильи. Когда зашли в землянку, там уже были летчики и штурманы Тимшин с Куликовым, Сушин со Скорыниным, Локтионов с Ковалевым.

— Сейчас ваши экипажи должны вылететь на аэродром Сухиничи, а оттуда с десантом — в тыл врага. Все остальное узнаете в Сухиничах.

И мы полетели.

Через двадцать с лишним лет, просматривая как-то книгу «Наши крылья», я еще раз вспомнил подробности этого полета. Его довольно обстоятельно описали авторы в главе «В тылу врага». Десантную группу возглавлял командир партизанской роты лейтенант Терещенко, ей было приказано проникнуть в районы Духовщины и взорвать два моста, перерезав тем самым дороги, по которым противник подбрасывал резервы, а затем перейти через линию фронта. Десантники погрузились в наши четыре самолета. Ночь была темная, безлунная. Фронт перелетели на высоте две с половиной тысячи метров. Несмотря

на это, нас заметили, начался обстрел. Зенитные снаряды рвались повсюду — сверху, снизу, по сторонам. Но вот фронт благополучно пройден. Самолеты быстро идут на снижение. Десант мы должны выбросить всего в тридцати километрах от передовой, с высоты пятьсот метров. Вспыхивает белая лампочка. Это штурман командует: «Приготовиться!» Вскоре загорается сигнал: «Пошел!». Самолет пустеет. Парашютисты исчезают в темноте.

В книге рассказывается и о том, как бойцы-десантники, сняв часовых, в четыре часа утра взорвали оба моста, как потом пробирались они, разрушая вражеские линии связи, уничтожая отдельные автомашины и беспечно двигавшуюся маршевую колонну гитлеровцев, к линии фронта и через полтора месяца перешли ее.

А мы после выброски десанта, набирая высоту, обходя то место, где обстреляли нас зенитчики, пошли на восток. Когда перелетали фронт, корабль поймал один прожектор. Но наш стрелок старшина Резван не растерялся, дал длинную очередь из крупнокалиберного пулемета и заставил фрицев погасить свой прожектор. Как приятно в таких случаях на душе. Стало быть, фашисты боятся нас. Молодец, Резван!

Генерал-полковник Г. Н. ТУПИКОВ.

Генерал-майор С. К. НАБОКОВ.

Генерал-майор Г. К. ТОКАРЕВ.

Генерал-майор Б. Ф. ЧИРСКОВ.

Старший врач бригады А. Е. МАЗИН.

Комиссар полка П. С. ЧЕРНОВ.

Командир эскадрильи майор С. А. НОВИКОВ.

Парторг полка А. П. СОСУРОВ.

Небо в разрывах

На моем корабле выработались ресурсы моторов. Надо было их заменить другими, но моторов на базе не оказалось. Автомашины, посланные за ними, вернулись ни с чем. Ждать, когда их все-таки где-то достанут и привезут, немыслимо. Ведь в эти трудные дни каждый боевой вылет, каждая сброшенная бомба должны помочь остановить врага. Поэтому мы не имеем права сидеть без работы. Срочно вылетели в тыл, в авиационные мастерские. Но моторов не было и здесь. Оставалось только снять старые моторы с корабля и ждать, когда им произведут чистку и поставят обратно. Но на это ушло бы немало суток. Сколько я ни бился, куда только ни звонил (вплоть до Управления технического снабжения ВВС), с кем только ни разговаривал — все безрезультатно.

Пришлось улететь обратно в Кувшиновку. Какова же была наша радость, когда нам сообщили, что новые моторы уже получены. Не теряя ни минуты, экипаж приступил к работе. В тот же день все четыре старых мотора были размонтированы и сняты.

К вечеру командиры кораблей и штурманы по-прежнему собирались на КП за получением задания. Здесь же экипажи готовились к вылету, прокладывали на картах маршруты, изучали район цели и т. д. Технический состав тем временем размаскировывал самолеты, пробовал моторы, подвешивал бомбы. Получив сигнал на вылет, корабли один за другим выруливали на старт.

Я уже два дня «безлошадный» и остаюсь на аэродроме в качестве дежурного руководителя полетов, провожаю экипажи в полет, а утром, стоя с флажком у «Т» — посадочного знака — встречаю их.

Ночью, после вылета кораблей, на аэродроме жизнь как бы замирает. Тишина стоит удивительная. В небе, как жемчуга, полыхают бесчисленные звезды. Все это для меня непривычно, странно. Куда лучше чувствуешь себя в полете. А тут ходишь, как неприкаянный, с места на место, томясь бездельем. Проверяешь стартовую команду и готовность посадочных прожекторов на случай неожиданного возвращения подбитых самолетов. Где-то на большой высоте протяжно с надрывным зловещим стоном гудят фашистские самолеты — летят, наверное, бомбить Москву. Я пытаюсь себе представить, как выглядит сейчас наша столица, вся затемненная, в тревожном ожидании. Мысленно желаю нашим летчикам-истребителям удачи, мужества, чтобы любой ценой помешали они вражеским стервятникам пробиться к

Москве, чтоб уничтожали их как Виктор Талалихин, который совершил первый ночной таран в мире…

Недавно немецкие летчики пытались разбомбить и площадку, где стоят эскадрильи майора Зумбулидзе и капитана Шамраева. Наши истребители помешали им, разогнали еще при подходе к аэродрому, и они поспешили, разбросав как попало свой груз, удалиться восвояси. Но некоторые бомбы-«лягушки» все же попали на аэродром, нисколько не повредив, правда, материальной части. Техник по вооружению Дмитриев тоже начал собирать их, и одна из «лягушек» взорвалась у него в руках. Похоронили его на границе аэродрома, невдалеке от шоссейной дороги, идущей на Калугу. Отправляясь на задание, экипажи каждый раз пролетали теперь над его могилой…

Светает. Скоро первые лучи солнца осветят верхушку одинокого дуба в конце аэродрома со стороны Кувшиновки. Стартовая команда со своим прожектором отправилась в лес, на место дневной стоянки. На поляне пусто, ничто не напоминает тут про аэродром, временами пролетают лишь грачи да галки. Слышно, как в деревне лают собаки или перекликаются меж собой петухи. Даже не верится, что идет война, что где-то ежечасно, ежеминутно погибают люди. Вот прошла минута, и в этот миг где-то наверняка или разорвался снаряд, или обрушился дом на мирно спящих людей, или пехотинец, примкнув штык, побежал, глядя смерти в лицо, навстречу врагу, или танкист повел свою машину на подавление огневых точек противника…

Мои мысли прерывает шум моторов со стороны Вязьмы. Прислушиваюсь, пытаясь определить, чей самолет: наш или немецкий. Шум усиливается, и из-за леса на малой высоте появляется четырехмоторный бомбардировщик и с ходу идет на посадку. Ясно вижу на его хвосте цифру «5» — это вернулся с боевого задания капитан Сушин. Постепенно стали прибывать и другие самолеты. Командир первой эскадрильи Костя Иванов, зарулив машину на стоянку, пришел ко мне на старт встречать свои экипажи. Сели все, не было только экипажа С. П. Ковалева. Рассвело уже, пора бы убрать посадочный знак, иначе, чего доброго, могут засечь нас немцы. Я свернул полотна, образующие «Т», и отправился в сторону КП. Командир аэродромной роты лейтенант Вишняков уже распорядился расставить на поляне копны-макеты. В этот момент со стороны Юхнова показался и самолет Ковалева. Только тогда майор Чирсков начал звонить командиру полка Филиппову о возвращении всех экипажей на свою базу.

Я пошел в палатку и прилег отдохнуть. Но рядом пробовали моторы и заснуть так и не удалось. Решил сходить на стоянку

своего самолета, узнать, будет ли он сегодня готов к полету или нет. Сан Саныч доложил, что все моторы уже смонтированы и опробованы, только четвертый немного недодавал оборотов и работал с перебоями, следовало проверить карбюратор или бензопомпу, заменить свечи. Техники и механики начали снимать капот четвертого мотора.

День был ясный, солнечный. Строго через наш аэродром на большой высоте в сторону Калуги шел «юнкерс-88». Мы не успели обменяться догадками относительно немецкого разведчика, как вблизи него появились два наших истребителя и атаковали его. «Юнкере» загорелся и, падая, в воздухе же взорвался. Истребители все кружились, сопровождая части сбитого самолета. Нам хотелось пожать от души руки этим летчикам, а Козырев выразил даже желание отдать им свои сто граммов. Только Сан Саныч по этому поводу заметил:

— Мы чужие сто грамм не берем и свои никому не отдадим. Верно ведь?

Последние слова адресовались механику Жигареву, который только возился с капотом. Но теперь на моторе никого не было. Механик будто сквозь землю провалился. Бухтияров, приложив ладони к губам, несколько раз громко позвал его. Скоро все стало ясно. Оказывается, Жигарев, где бы ни был, как увидит немецкий самолет, опрометью бежит в лес и бросается на землю. От старых техников, которым приходилось не раз попадать под бомбежку, он наслышался, что при налете авиации врага нужно отбежать от стоянки подальше и лечь на землю, да к тому же надо это сделать раньше, пока вражеский самолет не дошел до тебя. «Прямое попадание бывает очень редко, а вот от осколков надо беречься, тут и выручит земля», — объясняли ветераны нашему молодому механику.

— Тогда, выходит, я сделал правильно? — спрашивал Жигарев у инженера Демьянова.

— Да, да, правильно, — улыбаясь, успокаивал тот механика, — раз побежал в сторону и прилег. Это все же лучше, чем ничего не делать. Только учти, Жигарев, они могут часто летать через нас, а ты все будешь бегать и прятаться в кусты. А кто же будет готовить самолеты к вылету?

Мне пришлось долго еще быть с механиком Жигаревым в одной эскадрилье, но не помню больше случая, чтобы кто-нибудь жаловался на него. Он работал днем и ночью, обеспечивая боевые полеты. Помню, год спустя мы находились в Выползове, около Валдая, где немцы часто подвергали нас бомбардировке. Бомбы рвались недалеко, около аэродрома в лесу, а он стоит на плоскости и смотрит на фашистские самолеты как ни в чем не

бывало, пока Сан Саныч не прикажет ему срочно бежать в укрытие.

Но вот с моторами все в порядке. На ночь мой экипаж можно планировать на задание. Докладывая об этом командиру эскадрильи, я получил разрешение съездить со своим экипажем в баню. Пока ставили моторы, все изрядно вымазались в масле. Посмотрев на свои карманные часы, майор Чирсков сказал:

— Возьмите дежурную полуторку и поезжайте в Юхнов. Помоетесь — и обратно. Через два с половиной часа быть дома.

В Юхнове на улицах сплошным потоком двигались машины, пешеходы. Мы с трудом свернули в переулок влево. С мытьем покончили быстро, время еще в запасе оставалось, и я решил на обратном пути забежать в сапожную мастерскую на окраине города. В ней сидели старик-сапожник и несколько подростков. Подметки мне подбили за несколько минут. Рассчитавшись, я вышел на улицу. Но до машины не добежал, пришлось прилечь в канаву рядом с шоссейной дорогой: наверху гудел немецкий самолет, послышался свист падающей бомбы. Уже лежа на земле, успел взглянуть в сторону автомашины. В кузове никого не было, у стены дома напротив стоял военный, кажется, в звании капитана. И тут же один за другим раздались взрывы фугасок. Когда я поднял голову, ни дома, ни капитана не было, из-под дымящихся развалин виднелись лишь чьи-то ноги. Другая бомба снесла сапожную мастерскую, убила старика-сапожника и учеников-подростков. Из экипажа никто не пострадал: все укрылись в канаве. Тут же мы уехали на аэродром.

На душе было скверно. Хотелось сегодня выполнить задание как можно лучше. Пусть хоть десятки снарядов будут рваться вокруг, пусть прожекторы намертво схватят корабль своими щупальцами, но руки мои не дрогнут на штурвале, точно поведут машину на цель. К вылету подготовились особенно тщательно. Всю ночь бомбили наши корабли в районе Смоленска технику и живую силу врага, до самого утра в воздухе не прекращался гул моторов. Погода благоприятствовала нам, стояла прерывистая многоярусная облачность. Над целью одновременно появлялось несколько самолетов, и немцы терялись, затрудняясь, по какому из них вести огонь. Мы уничтожили много танков, запасы горючего и боеприпасов, оставили за собой море пожаров.

Возвращались домой под облаками на малой высоте. Бутенко доложил мне, что наш Кувшинивский аэродром закрыт туманом и не принимает, надо, мол, лететь на соседнюю площадку. Но о посадке еще беспокоишься мало, смотришь по сторонам — как бы не столкнуться в темноте с кем-нибудь из своих же экипажей, ведь все идут при потушенных огнях. Далеко по горизонту

впереди показался вращающийся маяк: наш аэродром на сегодня. Едва успели сесть, как площадку закрыло плотным туманом. Даже не видно стало куда рулить. Обычно сразу после посадки командиры экипажей со своими штурманами собираются на командный пункт для доклада о выполнении задания. Но здесь, в новом месте, трудно найти КП. Мы с Евгением Ивановичем пошли на шум радиостанции, которая стояла неподалеку от какого-то сарая. Заполнив боевое донесение, пошли отдыхать на солому. Но в сарае все «плацкартные» места уже были заняты, нам пришлось довольствоваться общими местами «четвертого класса». Все были возбуждены, делились переживаниями и впечатлениями над целью. Хотя в темноте не было видно лиц, но по голосам не представляло труда определить, кто здесь разместился. Тут были и все наши Ивановичи и Иваны — Николай Иванович Сушин, Павел Иванович Родионов, Евгений Иванович Сырица, Иван Куликов, Костя Иванов и другие.

К полудню туман начал рассеиваться, и мы перелетели в свою Кувшиновку. Но в общем-то погода оставалась нелетной, облака нависли низко над землей. Вылет нам не разрешили, дали «отбой», поэтому наш заботливый комиссар Петр Семенович Чернов, договорившись с командованием, привез к нам в лес фронтовую бригаду артистов. Мы сидели на траве и от души аплодировали, а артисты выступали на сцене, которую составляли кузова двух автомашин с откинутыми бортами. Борта эти поддерживались на ящиках с фугасными бомбами.

— Выступал чуть ли не во всех городах, на разных сценах, — заметил по этому поводу один из пожилых артистов, — но на такой сцене приходится выступать впервые. — И, показывая на стабилизаторы бомб, справлялся, не опасны ли они сейчас. Мы со смехом отвечали, что они своих понимают и потому не опасны, а вот завтра от них фашистам достанется.

В тот же день, когда уехали артисты, состоялось партийное собрание. Принимали в партию новых товарищей. Первым зачитали мое заявление, слушали анкету, рекомендации, данные мне комсомольской организацией, парторгом эскадрильи Сосуровым и заместителем командира эскадрильи Родионовым. Задавали вопросы, выступали мои фронтовые товарищи. Я никогда не забуду это собрание, когда меня и других летчиков, механиков, штурманов, мотористов, техников приняли в Кувшиновском лесу около землянки, в один из самых тяжелых для Родины дней, в члены Коммунистической партии. Становясь коммунистами, мы клялись драться с фашистами не на жизнь, а на смерть, до полного уничтожения их на нашей советской земле и в их собственном логове.

После собрания мы с Николаем Сушиным отправились в лес побродить. Не мог я сегодня сидеть на одном месте. Мне хотелось говорить с людьми и каждому объявить о своей радости: я член великой армии коммунистов! Если мне придется пасть в бою, погибну достойно, но прежде я сам уничтожу еще немало фашистов и жизнь свою дешево не отдам. Умирать, конечно, не хочется, по кто сейчас застрахован от смерти? А если выйду из этого ада цел и невредим, то проживу свою жизнь так, чтобы никому и никогда не пришлось краснеть за меня, чтобы ни у кого не возникло сомнение; все ли я сделал для людей, для своей Родины, партии?

— Стоит ли об этом беспокоиться? — заметил Коля Сушин, когда я высказал ему свои мысли. — Были бы насчет тебя какие-то сомнения, в партию не приняли бы.

Но разве заставишь мысли умолкнуть, — можно попридерживать язык, а им нет никаких границ. Да и природа располагала к размышлению. Вокруг нас о чем-то задумчиво шептались деревья, в воздухе кружились желтые листья. Вскоре мы набрели на такое место, где было полным-полно грибов. Только собирать их оказалось не во что. Мы запомнили место, решили прийти сюда завтра с парашютными сумками. Николай Иванович заговорил о своих шуйских лесах. Потом по пути домой вспомнили родных, знакомых, друзей. И Сушин продекламировал:

Нет в мире радости сильней,
Чем лицезренье близких и друзей.
Нет на земле мучительнее муки,
Чем быть с друзьями славными в разлуке.

Мы подходили к аэродрому, к своим боевым друзьям. Наши летчики и штурманы давно уже привыкли — есть полеты или нет — к определенному сроку собираться на командном пункте. И сейчас они сидели в землянке, кто-то рассказывал забавную историю, над кем-то подшучивали. А в облаках меж тем начали появляться просветы. Майор Чирсков попросил позвать с улицы курильщиков, развернул карту и обвел на ней красным карандашом кружок. В кружке оказался район восточнее Ярцева.

— Вот где предстоит сегодня работать, — сказал командир эскадрильи. — По скоплению войск и техники противника. Боевая зарядка — 24 фугасных «сотки» на корабль и не меньше ста осколочных бомб. Горючего брать поменьше, лишь бы хватило до утра. Погода идет на улучшение, и вылет, вероятно, разрешат. Словом, к двенадцати ночи станет ясно. А сейчас всем по

кораблям и подвешивать бомбы. По готовности без дополнительных указаний явиться ко мне на КП.

Когда мы с Евгением Ивановичем пришли на стоянку нашей машины, нас тотчас окружили члены экипажа. Узнав задание, все дружно взялись за дело, подкатывали под плоскости стокилограммовые бомбы в круглых реечных ящиках, вываливали их на землю, таскали за стабилизаторы под люки и при свете переносной электролампочки поднимали специальной лебедкой вверх. Через полчаса техник по вооружению со штурманом уже вворачивали на головки бомб взрыватели. Загружать осколочные и зажигательные бомбы большого труда не составляло, их просто, как дрова, складывали в специальные ящики в кабине радиста, а над целью по команде штурмана ссыпали в люк.

После подвески бомб мы со штурманом вновь отправились на КП. По пути я внимательно присматривался к рулежной дорожке. Наша «Голубая двойка» стояла довольно глубоко в лесу, даже никому бы и в голову не пришло, что там может находиться тяжелый бомбовоз. В смысле маскировки было хорошо, но не совсем удобно выруливать на старт ночью по тревоге. В таких случаях меня всегда сопровождал с карманным фонарем впереди механик Шутко. Он делал это великолепно, в наклонных местах, если машина покатывалась слишком быстро, ловко подсовывал под колеса колодки. «А стоянку, — думал я, — все же надо менять. Даже сейчас вон под ногами лужи, а на носу уже осень, пойдут дожди, тогда наверняка застрянешь при рулении».

Вылет, как мы и надеялись, разрешили. Взлет был трудный, поздней ночью, при полной темноте, да еще вдобавок дул попутно-боковой ветер. Уже на высоте шестисот метров началась облачность. А какова погода дальше по маршруту — неизвестно. Лететь в таких условиях — все равно, что прыгать в подвал с завязанными глазами. Но лететь все же нужно, где-то скопились фашистские танковые колонны, надо расстроить их боевые порядки и лишить врага на передовой свежих резервов. Наш экипаж вылетел сегодня первым, мы должны передать оставшимся на аэродроме товарищам условия полета на маршруте. Идем сквозь облачность с набором высоты. На тысяче метров облаков не стало, над нами заиграло звездное небо. Даю радисту команду: передать на КП, пусть выпускают другие экипажи, так как погода на высоте вполне благоприятная и видимость тоже.

А мы уже приближаемся к цели. Сквозь разрывы в облаках нам землю видно неплохо, а вот прожекторам поймать нас не так-то легко: облака, как бронированные плиты, надежно прикрывают самолет. Штурман предлагает пройти цель немного стороной и

поразведать, много ли там зенитных точек. Услышав, вероятно, шум наших моторов, немцы заранее начали шарить по небу прожекторами, — я насчитал их семь-восемь, — наугад стрелять в нашу сторону трассирующими пулями и снарядами. Вывод был один: раз такое сильное прикрытие, значит, внизу действительно большое скопление техники и живой силы противника. Теперь уверенно заходим на цель, сбрасываем несколько светящихся бомб на парашютах. При их свете в миллион свечей нам видны все лесные поляны, шоссейная дорога, отдельные населенные пункты. Я слежу за сигналами штурмана. Загорается красная лампочка — мы на боевом курсе; поворачиваю самолет ногой немного влево, пока не слышу в наушниках голос Евгения Ивановича: «Нормально! Так держать!» Тянутся томительные секунды, минуты, где-то вблизи пролетают трассирующие пули. По моим подсчетам, мы уже прошли цель, а штурман почему-то молчит. Вызываю к себе борттехника и говорю:.

— Посмотри, что там с Евгением Ивановичем. Если нужно, помоги ему.

Испуганный Сан Саныч быстро скрывается в штурманской кабине. Время идет, самолет все дальше удаляется от цели, а в штурманской кабине молчат оба. Что там случилось? И вдруг в наушниках слышу: «Разворот на сто восемьдесят и на цель!» Круто разворачиваю корабль влево и думаю: «Значит, все в порядке, если подает голос». Цель видна хорошо, первый заход оставил очаги пожаров. Вновь горят, покачиваясь на парашютах, светящиеся бомбы. Догадываюсь, подходят другие экипажи, хотя по времени вроде бы рано. Как бы ни было, нам надо спешить, иначе помешаем товарищам. Стараюсь разглядеть, что же там горит: кажется, какие-то бензиновые емкости, мощный огонь высоко выбрасывает колышущиеся на ветру языки пламени. Недалеко от пожарищ в нашу сторону тянутся следы трассирующих пуль, почти рядом с сухим треском разрываются снаряды, из стороны в сторону, ища в небе самолет, шарахаются лучи прожекторов. Стрелки Резван и Бухтияров ведут по ним огонь. Вижу, как замигала зеленая лампочка: штурман бросил бомбы. Теперь можно маневрировать свободно.

Когда ушли от цели на солидное расстояние, спрашиваю у штурмана, что, мол, за заминка была при первом заходе. Евгений Иванович сам пришел в нашу кабину и, встав между сидениями летчиков, начал рассказывать. Над целью, когда он уже сбросил три бомбы, прямо под собой внизу неожиданно увидел самолет. Испугался, что можем попасть по своим и даже как-то не обратил внимания, когда вдруг онемела правая рука. Цель тем временем ушла. А руку задела пуля.

С задания вернулись все экипажи. На корабле Ключникова один мотор был разбит снарядом. Это он со штурманом Вашуркиным ходил над целью ниже нас. Мой самолет они не видели. На разборе полетов Вашуркин начал было, показывая на свои ручные часы, доказывать, что время у него точнейшее, проверял недавно, а на самолете, мол, часы отстают. Но заместитель командира эскадрильи Павел Иванович Родионов, прервав его, весьма резко отчитал:

— Кто вам разрешил пользоваться в полете ручными часами? Выбросьте, они врут, Есть специальные бортовые часы, на которые не влияет ни высота, ни влажность и давление воздуха, ни другие явления. За нарушение элемента времени на боевом курсе объявляю вам трое суток ареста! При плохой погоде отсидите. А командиру корабля Ключникову — выговор!

После разбора полетов, по пути в столовую, кто-то из штурманов подтрунивал над Вашуркиным: «Люди воюют не жалея живота, а ты губу зарабатываешь из-за своих распрекрасных часов».

Вечером, когда готовились к новому полету, майор Чирсков зачитал сводку Совинформбюро. В ней говорилось, что двадцатишестидневные бои за город Ельню под Смоленском закончились разгромом дивизии «СС», перечислялись другие уничтоженные соединения и части, сообщалось о взятии Ельни нашими войсками.

В эту ночь мы вновь бомбили врага в районе Ярцева и, пожалуй, первый раз за все время испытали такой мощный зенитный обстрел. Над целью освещали небо десятки прожекторов. Их раскаленные лучи впивались в корабль и не отпускали его. А снарядов вокруг рвалось столько, что, казалось, не слышно даже звука моторов. В ушах стоял непрерывный сухой треск, перед глазами вспыхивали огненные шары. На боевом курсе что-то забарахлило, и сбавил обороты один из правых моторов: очевидно, попал снаряд. Минуты проходили в ожидании, что машина вот-вот загорится.

Но задание мы выполнили. Возвращались домой на трех моторах. Вся правая плоскость покрылась маслом. Когда понемногу стало светать, и я посмотрел на своего второго летчика, то не узнал его. Все лицо Козырева было в крови, а он неестественно улыбался, словно демонстрируя белые зубы. Он все еще и сам не знал, что осколок снаряда солидно задел его по щеке, и, приняв выступавшую кровь за пот, размазывал её летной перчаткой по лицу. Сзади меня от усталости клонил вниз голову с безразличным ко всему видом техник Киселев. Чтобы как-то расшевелить, отвлечь от одолевающего сна, я о чем-то спросил

его. Быстро вскочив, он подошел и встал рядом. Лицо, руки, комбинезон — он весь, хоть выжимай — были пропитаны маслом. Досталось ему ночью около пробитого мотора в правой плоскости. А штурман Сырица не унывал, улыбался и показывал мне большой палец. Потом он вышел к нам и сказал, что задание мы выполнили на отлично, бомбы положили точно в цель.

Через час произвели посадку на своем аэродроме. Доложили о выполнении задания и все вместе пошли на завтрак, обсуждая по пути, как бы до вечера успеть заменить поврежденный мотор. Многие экипажи уже были в столовой. Но не слышалось ни обычных разговоров, ни оживленного обмена переживаниями в полете, ни шуток и смеха. Даже официантки не спрашивали, для какого экипажа оставлять расход. Все уже знали: не вернулся с задания экипаж командира отряда капитана Белкина из первой эскадрильи. Самолет взорвался над целью от прямого попадания снаряда. Позавтракали кое-как, без всякого аппетита, кусок застревал в горле. Не верится, что капитана Белкина уже нет на свете. Ведь только на днях я сражался с ним в шахматы, вместе купались в пруду вблизи деревни, ходили в лес, недалеко от стоянок самолетов собирали грибы. Теперь стоянка его корабля пустует, самолет никогда не вернется обратно, все восемь человек, составляющие одну семью, боевой экипаж, погибли…

С чувством отчаяния, горечи и обиды я уединяюсь в лес, спускаюсь по тропинке к оврагу и долго сижу на одном месте, слушая шум деревьев. Мне кажется, что и лес погружен в мрачные, тяжелые мысли. Он почти весь уже желтый, осыпается, листья, медленно кружась, падают на землю. Где-то наверху беспокойно галдят грачи и галки. Я достаю из кармана письмо зенитчицы Гали и перечитываю его несколько раз подряд. По тому, что она писала, нетрудно было догадаться: они переехали куда-то под Орел. В конце письма Галя сообщала свой адрес, номер полевой почты. От ее весточки на душе стало потеплее. Лишь теперь я медленно побрел к себе в землянку. После трудной бессонной ночи надо было хоть немного отдохнуть, вечером предстоял очередной вылет.

В гостях и дома

Получили приказ: выделить четыре лучших экипажа, привыкших к ночным полетам в сложных метеорологических условиях, в распоряжение командующего ВВС Северо-Западного фронта для выполнения специального задания. Выбор пал на экипажи капитана Родионова, старшего лейтенанта Локтионова, капитана Сушина и мой. Все было готово к перелету, но задерживала погода. С утра зарядил нуднейший мелкий дождик, которому, казалось, не будет конца. Потом подул сильный ветер, потянул за собой стаи туч, которые чуть ли не цеплялись за верхушки деревьев. Сразу похолодало. Все напоминало о приближении осени. Настроение у нас было такое же пасмурное, как и погода.

Но долго хандрить не пришлось, после обеда нас выпустили-таки. И четыре тяжелых машины гуськом, одна за другой, легли на маршрут. С одной стороны, лететь при такой плохой погоде даже удобнее — меньше нежелательных встреч. А вообще-то, как говорится, удовольствие ниже среднего. Холодные капли дождя попадают прямо за шиворот. Скоро становишься совсем мокрым. Прилетели мы под вечер. Здесь тоже ненастье. И вообще, во всех отношениях хуже, чем у нас в Кувшиновке: площадка открыта со всех сторон, с воздуха видна, как на ладони. Хороша маскировочка! На аэродроме всего несколько истребителей, и поставлены они очень неудобно: при посадке Николай Иванович Сушин даже зацепил один из них левой плоскостью за винт. Нас никто не встретил: мол, прилетели и ладно. Людей вокруг что-то не видно, наверно, намокли летчики за день под дождем и ушли отдыхать в деревню, что тут же, под боком. Во всяком случае, пока светло, надо самим организовать охрану самолетов, закончить работу на стоянке и найти ночлег. Долго возились на материальной части, заправляли самолет бензином, готовили его к вылету. Кончили уже затемно и пошли в деревню искать где переночевать. Но ничего не нашли, прикорнули в каком-то сарае на соломе. Всю ночь продрожали от холода.

Утром нас вызвали на командный пункт. Пожилой человек с добродушным лицом — штурман фронта полковник Соколов — подробно расспросил нас о возможности ночных посадок без прожекторов на незнакомых площадках, об ориентировке в лесной местности. Потом познакомил с задачей. Нам предстояло ночью лететь в тыл противника, доставить в партизанский край боеприпасы, обмундирование, листовки и вывезти раненых на большую землю.

— Время вылета и сигналы посадки будут сообщены дополнительно, а пока изучайте район полета и посадочные площадки, — закончил он. Желаю успешно выполнить задание. Учтите, в этом заинтересована сама Москва…

Целый день мы изучали маршрут — он был проложен почти до города Остров, до района станции Дно — центра партизанского края. Штудировали сигналы, пароли, придумывали всякие непредвиденные случаи в полете и необходимые меры на случай изменения обстановки. Тем временем технический состав осматривал самолеты и моторы. Полностью загрузили необходимое имущество для партизан, в первую очередь боеприпасы и медикаменты. Стрелки проверяли свои пулеметы, набивали патронами ленты, радисты уточняли коды и шифры для связи. В общем, все были в полной боевой готовности. Ждали в этот день до 12 часов ночи, но вылет так и не состоялся. Опять же из-за погоды. С наступлением темноты облака опустились еще ниже, почти до самой земли.

На следующий вечер дождь стих, высота облачности приподнялась до шестисот метров. Но все равно лететь ночью на тяжелых самолетах на такой высоте рискованно, слишком уж большая мишень для фрицев наши корабли. Впрочем, что поделаешь: приказ есть приказ. Надо сегодня же доставить ценный груз партизанам. Но опять неудача. За два дня партизаны вынуждены были изменить место дислокации и сообщили, что сейчас посадку у них совершить нельзя. В то же время просили доставить к ним боеприпасы любой ценой. Мы решили лететь.

Первым взлетел я. Не потому, конечно, что был лучше других, скорее мой штурман Евгений Иванович Сырица был лучшим штурманом. И поэтому разведка трудных, сложных маршрутов всегда поручалась ему. Так и сегодня. Набрав высоту пятьсот метров, мы продолжали полет, стараясь обходить крупные населённые пункты стороной, мало ли что возможно в таких случаях. Ничего не видно, сплошная темень. Трудно и рискованно лететь на низкой высоте «вслепую», по приборам. В пути мы получили радиограмму с КП: партизаны ждут нас. Узнали также, что за нами вылетели и остальные экипажи: капитан Сушин с молодым штурманом Милостивенко, Локтионов со штурманом Скорыниным, и последним идет капитан Родионов со штурманом Вашуркиным.

Вышли в район цели, но никаких сигналов почему-то не видно. Высота четыреста метров. Штурман мне говорит: «Ходи по большому кругу, дальше на запад, я дам сейчас зеленую ракету. А всем членам экипажа продолжать наблюдение. Если где появится пять костров в виде конверта — доложить мне». И Евгений

Иванович дает одну зеленую ракету по горизонту. Ну и молодец, правильно сообразил. Если выстрелить строго вниз, ракета не успеет загореться и упадет в лес, а если вверх — уйдет в облака. Только успела догореть ракета, как на земле появился конверт из ярких костров.

Решили выбросить груз с двух заходов. У открытых люков уже стояли с острыми ножами Бухтияров и Резван, Свечников и Киселев. По сигналу штурмана они отрезали привязные веревки, и груз под своей тяжестью проваливался в люки. Экипаж не впервые выполняет подобную работу, глаза у всех натренированные, так что даже без команды штурмана ребята могут бросить груз точно по квадрату. На этот раз тоже угодили тютелька в тютельку, о чем мы сразу же получили с земли подтверждение: непрерывные световые точки. Передали по радио на базу, что задание выполнено, и повернули обратно.

Выполнили задание и остальные экипажи, так что на аэродром возвращались в приподнятом настроении. А приземлились — даже зло взяло. Вроде и нехорошо об этом думать, но сразу чувствуется, что мы здесь находимся временно, на правах гостей. В самом деле, только что в сложнейших условиях выполнили боевое задание, устали, вымокли до чертиков, намерзлись — а никто нас даже не встретил, не поинтересовался самочувствием экипажа, не предложил погреться горячим чайком. И мы снова побрели в свой сарай, продрогшие, во влажных куртках, злые как черти. Конечно, мы понимаем, что так будет продолжаться не вечно, но все же в своем родном полку куда лучше, там-то уж всегда чувствуешь себя как дома. Провожают тебя в ночь, ждут утром на старте. И как бы поздно ни прилетели, официантки обязательно дождутся, накормят всех до последнего человека… Невеселые, конечно, были у нас мысли, но откуда уж тут взяться веселью, если нам опять предстояло продрожать остаток ночи в сарае от холода. А что, если кто-то из членов экипажа заболеет? Ведь надо беречь людей для боевых вылетов. Решил: если и дальше будет к нам такое же отношение, пойду завтра к генералу.

Но идти никуда не пришлось. До командующего и без нас дошли слухи о нашем житье-бытье. Когда он узнал, что мы расположились в сарае, то дал такой нагоняй виновным, что всем нам мгновенно нашли теплое место.

Вечером получили повторное задание: снова лететь к партизанам, доставить оружие, боеприпасы, обмундирование, только уже другому отряду, южнее Старой Руссы В назначенный час наши корабли снова легли на курс. Я шел впереди со своим штурманом Сырица. Прибор показывает высоту полета менее 200

метров. Летим над лесными массивами в районе Селигерских озер. У места базирования партизан штурман дал условный сигнал — белую ракету. А с земли в ответ вдруг открыли по нас пулеметный огонь. Инстинктивно я круто завернул самолет вправо и пошел на север. В чем дело? Неужели партизаны нас не узнали? А может, немцы перехватили сигналы? Посоветовались с Евгением Ивановичем и решили ходить «по коробочке», увеличивая каждый раз длину маршрута над этим районом. Только обходили то место, откуда недавно по нас стреляли. Мы уже потеряли всякую надежду: целый час болтаемся в воздухе, крутимся над лесом и никаких признаков партизан. А погода и не думает улучшаться. Решили пройти последний раз. Если снова не найдем партизан, вернемся обратно.

— Земля! Земля! — кричит мне летчик Козырев и показывает вправо.

Я приподнялся на сидении и ясно увидел, как горят наши долгожданные сигналы — три костра в виде правильного треугольника. Все совпадает. На нашу белую ракету отвечают красным, на мигание бортовых огней тоже отвечают правильно. Сомнений быть не может, это партизаны. Мы выбросили груз точно в обозначенном месте. На втором, контрольном заходе, получили сигналы подтверждения и повернули на восток. Радист Бутенко передал радиограмму о выполнении задания и доложил мне, что остальные три самолета вернулись обратно из-за плохой погоды.

Обратный полет был одним из самых рискованных в нашей практике. Я невольно вспоминал сказку о бабе-яге, которая пробиралась через сплошной непроходимый лес на своем венике. Мы тоже летели над болотами, лесами, озерами, чуть ли не цепляясь за верхушки деревьев. Кругом ни зги не видно.

Наконец, впереди замелькал вращающийся световой прожектор. Его включили специально для нас, чтобы облегчить ориентировку — мы попросили об этом по радио. На аэродроме сегодня нас ждали. Едва выключил моторы, меня начал распекать Павел Иванович Родионов, старший нашей группы: почему, мол, не вернулся обратно сразу же после получения радиограммы, почему продолжал полет на недозволенно малой высоте? Конечно, я и сам чувствовал: есть нарушение. Но очень уж хотелось помочь партизанам. Как потом стало известно, партизаны вынуждены были дать отбой — «не выбрасывать груз на выбранную ими вначале площадку», так как после боя с немцами им пришлось срочно отходить более чем на десять километров на юго-запад. Поэтому нам и пришлось долго искать цель, летая по кругу почти целый час.

Бывает же так: одновременно за одно и то же мы получили взыскание и поощрение. Замечание — от заместителя командира эскадрильи, и благодарность — от партизан. Они прислали подтверждение, что получили боеприпасы от одного самолета и горячо благодарили экипаж.

…Снова ночь. Черное беззвездное небо. Внизу — леса, болота, озера, реки. В ушах постоянный гул моторов. Снова летим в глубокий тыл, на временно оккупированную территорию: распространять листовки. Маршрут проходил через сильно укрепленные районы, где нас часто встречали огнем зенитной артиллерии и пулеметов. Но задание выполнили успешно. Мы выбросили три с половиной тонны листовок, пробыв в воздухе более восьми часов. В эту же ночь доставили в партизанский край боеприпасы и медикаменты, а летчики транспортной авиации, летающие на ЛИ-2, произвели там посадку и вывезли оттуда раненых партизан и «языков» — немецких офицеров.

Наш Николай Сушин тоже неоднократно обращался к командующему с просьбой разрешить ему посадку к партизанам. Но генерал не соглашался, ссылаясь на темную ночь и необорудованность самолетов посадочными фарами. Он решил наши тяжелые корабли использовать без посадки. Немного обидно, конечно, было, зато порой за ночь мы успевали совершить в партизанский край по два рейса.

Хозяева аэродрома — молодые чубатые парни, только недавно окончившие школу летчики-истребители, несколько свысока относились к нам, ночным бомбардировщикам. Ну и гонору напускали они на себя среди батальонских девчат! С их легкой руки даже мотористы-механики, обслуживающие самолеты-истребители, задирали нос, считали себя на ранг выше «ломовиков», как они окрестили нас. Но командование, наоборот, к ночникам относилось с особым уважением и берегло их. За каждым полетом тяжелых самолетов следил сам генерал Куцевалов. Интересовался каждой мелочью, присутствовал при получении заданий, указывал цели, встречал на старте, проверял маскировку в лесу. После успешного выполнения нами нескольких боевых заданий он ходатайствовал перед генерал-полковником Жигаревым, чтобы наши экипажи полностью перешли в его распоряжение.

Когда однажды днем немецкий разведчик пролетел над нами на высоте 600 метров, а молодые летчики-истребители безнаказанно упустили фрица, Куцевалов приказал нам, тяжелым кораблям, немедленно перелететь на другую площадку. Экипажи Родионова, Сушина, Локтионова улетели в Кесову Гору, а я, по

разрешению командующего, — в Кувшиновку, чтобы забрать оттуда наземный технический состав наших четырех экипажей.

Когда я прилетел в Кувшиновку, на свой старый, знакомый до каждого кустика аэродром, чуть ли не все высыпали меня встречать. Пришел на стоянку и командир эскадрильи Борис Федорович Чирсков. После дружеского обмена рукопожатиями он спросил об остальных экипажах. Я ответил, что они улетели в Кесову Гору, что наши экипажи переведены в распоряжение командующего ВВС Северо-Западного фронта, а меня, мол, специально послали сюда за тем-то и тем-то, вручил ему соответствующие документы. Майор Чирсков внимательно перечитал их, покрутил редкие рыжие усы и решительно сказал:

— Никуда вы не поедете, останетесь здесь и будете работать в составе своей эскадрильи, как и до сих пор.

Мне оставалось сказать только «слушаюсь!» Майор Чирсков уехал на КП полка, оставив меня в окружении летчиков-однополчан. Конечно, взахлеб расспрашиваем друг друга о новостях, о работе. Мда-а, фрицы, оказывается, активизировались, частенько теперь навещают наш аэродром. Еще рассказали мне ребята о том, как по-глупому поломал самолет летчик Саша Макагонов. Недавно немцы бомбили соседний город Юхнов, кругом, конечно, огни пожарищ, дым. Макагонов то ли струсил, то ли слишком поспешил, но в конце пробега на стартовой дорожке положил самолет на левое крыло, ну и, конечно, поломал. И это в самое горячее время! До чего ж было обидно всем на аэродроме. Особенно проклинал Махагонова борттехник Швидченко. Правда, машина теперь исправлена, но сколько времени экипаж потерял впустую. В тот злополучный вечер немцы подвергли бомбардировке не только Юхнов, но и аэродром, где базировались эскадрильи майора Зумбулидзе и капитана Шамраева. Причем так получилось, что на аэродроме остался один технический и наземный состав, а экипажи вылетели по тревоге на другую точку. Зумбулидзе был оставлен за старшего. Рано утром немцы выбросили автоматчиков и мотоциклистов, пытались захватить аэродром. Кое-кто из наших вначале растерялся, смалодушничал, бросился бежать. Но майор Зумбулидзе сумел восстановить порядок, организовать оборону аэродрома. Десантники с колясками еще в воздухе были уничтожены ураганным огнем из пулеметов, а уцелевших фрицев всех до единого взяли в плен. Мне приятно было узнать, что за находчивость и мужество, героизм командующий представил майора Зумбулидзе к званию Героя Советского Союза.

Вынужденное новоселье

Опять я в своем полку, летаю на своей «Голубой двойке». Правда, состав экипажа у нас временно обновился. Как-то поздно вечером, когда мы из деревни Кувшиновки направлялись на КП и, торопясь поскорей добраться, пошли напрямую через лес, Бухтияров случайно оступился и упал в яму. Он вскрикнул от резкой боли в ноге на месте старых ранений. Ребята повели его в санчасть. А рядом уж крутился Василий Быков. Давно он обхаживал меня, просил взять его в экипаж стрелком. Быков или, как все его звали, Вася Рыжий — моторист нашей эскадрильи. Он был маленького роста и действительно огненно-рыжим и рябым вдобавок. Когда уж очень донимали его этим, он отшучивался: «Почему я рябой и рыжий? Я в поле родился. Мать с отцом рожь убирали, и сами не заметили, как на меня сноп поставили…» Вообще же Вася был хороший малый: веселый, подвижный, никогда не унывал и за словом в карман не лез. Без него не обходился ни одни концерт художественной самодеятельности, особенно здорово отбивал он чечетку под вальс: всегда на «бис» вызывали. Чем-то он очень напоминал мне Василия Теркина. Вася Быков хорошо знал свое дело, считался одним из лучших мотористов, но мечтал летать стрелком: сам освоил пулемет, научился исправлять задержки, которые бывают в практике стрельбы в полете. Когда Бухтияров подвернул ногу, я велел Васе на всякий случай готовиться, а сам пошел к командиру эскадрильи Чирскову за заданием на сегодня. Предстояло бомбить вражеские войска в городе Ярцево. И тут только я вспомнил, что Быков как раз оттуда родом, там живут его родители. На всякий случай я спросил у Васи:

— Может, не полетишь сегодня, останешься?

Он даже обиделся на меня за эти слова и, крепко выругавшись, сказал:

— Бомбы разберутся, где свои и где чужие. Отец и мать меня поймут. Лучше умереть от своих бомб, чем жить под немецким сапогом. — И тут он не удержался от шутки, что его родители такие же шустрые, как он сам, что они обязательно куда-нибудь спрячутся.

Так полетел Вася Быков впервые с моим экипажем бомбить свой родной город. Впоследствии он стал хорошим стрелком. Сделал много боевых вылетов, но потом его перевели от нас в другую часть. И там он отличался храбростью и отвагой. Однажды после войны мне довелось быть в Порт-Артуре. Смотрю мои старый друг Вася Быков, с орденами Красной Звезды и

медалями на груди, такой же голубоглазый, рыжий и рябой. Он возился у самолета ТУ-2. Нам почти не удалось поговорить: у обоих не было времени. Так и не успел я тогда спросить у него, остались ли живы после бомбежки Ярцева его родители.

Отбомбились мы в тот раз удачно. Но все же неприятный осадок на душе, возникший после разговора с Васей Быковым, остался, и мы рады были возвращению на аэродром. Перед самой посадкой наш корабль неожиданно обстреляли с земли со стороны Юхнова.

— Что они, с ума сошли что ли, стреляют по своим? — возмущался Сырица.

Но мы не придали этому особого значения и после посадки, зарулив на свою стоянку, замаскировали самолет ветками и пошли на завтрак. Мы чертовски устали и почти не разговаривали, каждому не терпелось скорее улечься в постель. Только я разлил по стаканам наши боевые сто граммов, как прибежал в столовую дежурный офицер.

— Боевая тревога! Срочно вылетайте на аэродром Медынь-Малоярославец. Немцы из Юхнова подходят к Кувшиновке.

Нам уже было не до завтрака. Оставили все на столе и побежали к самолетам. Там экипажи запускали моторы, выруливали и один за другим взлетали. Когда я выводил свои корабль из дальней стоянки, увидел, как с другой стороны уже въезжали на аэродром немецкие бронемашины и мотоциклы. Немцы, вероятно, не сразу поняли, откуда это вдруг стали взлетать самолеты, и лишь потом открыли стрельбу. Впереди меня рулил самолет первой эскадрильи, начал разбег с полуопущенным хвостом в сторону немцев, взлетел как-то странно, резко разворачивал, не выдерживал направления. Правда, мне некогда было за ним особенно наблюдать, но легко было догадаться, что за штурвалом сидит кто-то неопытный. Судя по хвостовому номеру, это должен был быть летчик Саша Макагонов. В конце аэродрома уже стояли немецкие танки, бронемашины, открыли по нас стрельбу. Придется, однако, взлететь прямо на них, другого выхода нет. И я начал взлет немного правее, чем Макагонов. По самолету вовсю стреляли. Но мой штурман Сырица тоже не дремал, давал по немцам длинные очереди. Фрицы бросились врассыпную, полегли на землю. Стрелки также косили их из пулеметов.

На бреющем полете мы пошли на восток, к Медынскому аэродрому. Вдоль всего шоссе у Медыни лежали трупы, валялись убитые овцы, лошади, коровы. Это фашисты на рассвете обстреляли из пулеметов безоружных беженцев — стариков, женщин, детей и, походя, уничтожили целое колхозное стадо.

Когда прилетели на аэродром, командир эскадрильи Чирсков уже поджидал нас. Все прилетающие экипажи он направлял дальше, на восток, а мне приказал вылететь в Кесову Гору. Костя Иванов ходил около своего самолета и ругался.

— Как же так получается? — спрашивал он у Чирскова. — Кто виноват? Сами летим бомбить черт знает куда, а прилетаем — дома немцы. Что за разведка? А что было бы, прилети мы на час позже? И нас бы сбили, как экипаж Ковалева, у себя дома. Люди сгорели, так и не узнав, кто же их подбил…

Сам он, Костя Иванов, спасся так неожиданно, что до сих пор не мог прийти в себя, ему теперь даже самому не верилось, что все было именно так, как он рассказывал.

— Я сегодня первым отбомбился и первым прилетел домой. После посадки выключил моторы, пошел сразу в Кувшиновку, к школе, и стою, наблюдаю на бугре, как наши самолеты заходят на посадку. Потом смотрю, подъехала легковая машина военного образца и остановилась метрах в двадцати. Вышел человек в форме немецкого офицера и удивленно глядит на меня. А я — на него, думаю, что за артист еще объявился тут. Тогда он обращается ко мне на чистейшем русском языке: «Что вы здесь стоите, давайте тикайте, пока не поздно», — и вертит тросточкой, показывая назад, на подъезжающий автобус.

Дальше Костя говорил, что он сперва даже не понял, в чем дело, и продолжал ждать, что же будет дальше. Тогда немецкий офицер снова: «Тикайте же пока не поздно! А то придут солдаты». И, действительно, подъехал автобус, из него начали выскакивать немецкие солдаты с автоматами.

— Только тогда я поверил и сразу же побежал в лес, прямо на аэродром, — продолжал Костя. — По пути передал дежурному офицеру, чтоб объявил боевую тревогу. Ума не приложу, что это был за немец: или такой же нахальный, самоуверенный фриц, или сознательный элемент. Во всяком случае, предупреждал он на русском языке.

Костя Иванов продолжал возмущаться: командира экипажа Макагонова не нашли, пропал куда-то. Может, ушел в деревню, но к вылету его не дождались. Вместо него сел за штурвал борттехник Швидченко, взлетел без командира. Правда, там был второй летчик, но он еще самостоятельно не летал, и борттехник, видя такое дело, решил сам угнать машину. Лишь теперь я догадался, почему так «танцевал» при взлете самолет Макагонова.

Мы попрощались, запустили моторы и улетели в разные стороны: майор Чирсков с Ивановым взяли курс в сторону Москвы, а я пошел на север — на Кесову Гору. После взлета по

привычке посмотрел в сторону Кувшиновского аэродрома и увидел, как по другой лесной дороге ехали автомашины. Как мне показалось, это пробирался на восток наш батальон аэродромного обслуживания. И мне стало легче. Стало быть, все же наши батальоновцы уехали за нами следом.

Да, трудный выдался сегодня день. Чуть не попались немцам в лапы. Все заметно устали и приуныли, даже весельчак Вася Быков почти не разговаривал. Глаза у ребят покраснели, ввалились, от монотонного гудения моторов тянуло ко сну. Штурман Сырица иногда выходил исправлять курс на компасе и посмеивался над борттехником:

— Эх, доктор Сан Саныч, даже водку оставил в лесу. Теперь, наверно, немец пьет твой шнапс. И не жалко было тебе бросить ее в Кувшиновке?

Но Свечников только кисло улыбался в ответ. Так внезапно, не по своей воле, пришлось нам расстаться с Кувшиновкой. Но в душе остались о ней незабываемые воспоминания. Однажды после войны мне пришлось лететь из Москвы в Берлин. Маршрут проходил через Кувшиновку. Я не мог сидеть спокойно за штурвалом. Руки сами ввели самолет в пологий вираж, а глаза внимательно смотрели на знакомые места, отчетливо представляя наш бывший военный аэродром, землянку КП, стоянку «Голубой двойки». Вон там, на лужайке, за землянкой, стояли машины, с которых выступали артисты. Мне казалось, что я слышу голоса фронтовых друзей и что стоит лишь приземлиться, чтобы увидеть их. А землянка обвалилась, поляну распахали и засеяли кукурузой. Школа по-прежнему стояла в окружении стройных берез, по-прежнему сверкало на солнце зеркало пруда. Узнал и место, куда упал и взорвался подбитый немцами самолет Сергея Прокопьевича Ковалева… Три минуты путевого времени потратил я на вираже, отдавая дань памяти боевым друзьям и прощаясь с могилами павших товарищей.

…Наша беспокойная ночная работа текла своим чередом и на новом месте, уже на площадке Кесовой Горы. Ночи теперь стали длиннее: как-никак, был конец сентября. Зачастили холодные моросящие дожди, выпал первый снежок. Ежедневно под вечер мы вылетали из Кесовой Горы на прифронтовую полосу, нагружались там бомбами и с наступлением темноты направлялись в глубокий тыл противника или же бомбили вражеский передний край. Каждую ночь наносили удары по фашистам и экипажи Павла Родионова, Николая Сушина, Феди Локтионова — мы снова были вместе. Немало числилось за нами уничтоженных воинских эшелонов, взорванных складов с горючим, мостов, переправ, подожженных на фашистских аэродромах самолетов. Не одна

сотня офицеров нашла себе могилу на русской земле от наших бомб. Лучшим мастером ночных бомбовых ударов по-прежнему считался Евгений Иванович Сырица. Ему теперь все чаще доверяли летать на ведущем корабле. Он первым выходил на цель, первым сбрасывал свои бомбы и навешивал над целью САБы. И теперь уже могли отлично отбомбиться все остальные экипажи. Каждый командир корабля считал за честь летать с Сырицей, но в последнее время все больше прав предъявлял на моего штурмана заместитель командира эскадрильи капитан Родионов. Как сказал мне штурман Милостивенко, молодой расторопный парень-украинец, «старший младшему жме». И я, скрепя сердце, уже начинал привыкать к мысли, что Евгения Ивановича скоро заберут от меня. Пока же мы продолжали летать вместе, успевая сделать по два-три рейса за ночь.

Сразу чувствовалось, что Кесова Гора далеко от линии фронта. Наши боевые корабли стояли на открытой местности, без маскировки. Немецкие самолеты почти не залетали в этот глухой угол, разве только проходили стороной на большой высоте. Только раз как-то, во время снегопада, к нам забрел какой-то самолетик, сбросил на станции несколько бомб на товарный состав и снова нырнул в облака. Никакого вреда эшелону бомбы не причинили. Наша площадка находилась на приличном удалении и от железнодорожной станции, поэтому противнику нелегко было обнаружить стоянку самолетов.

А сами мы жили кто в гостинице, у самого озера, где круглые сутки плескались в грязной воде утки и гуси, кто на частных квартирах. Кесовцы охотно пускали летчиков на постой, помогали как могли, ничего не жалели для фронтовиков. Прилетишь, бывало, с задания весь мокрый, продрогший, усталый — тебя накормят, обсушат, выстирают белье. Мы сердцем отдыхали среди этих людей — незнакомых нам доселе, но таких гостеприимных и родных. Переполненные благодарностью к ним, мы улетали в стан врага как бы с новыми силами, старались вдвое больше уничтожить фашистов, чтоб не краснеть перед нашими советскими людьми, детьми, отцами и матерями. Забота кесовцев о нас, ночных летчиках, была просто трогательной. Специально для нас, например, в клубе устраивались дневные сеансы, давались концерты художественной самодеятельности. Как сейчас помню «Землянку» в исполнении молоденькой женщины Вари Расторгуевой, эвакуированной из Ленинграда:

Вьется в тесной печурке огонь,
На поленьях смола, как слеза,
И поет мне в землянке гармонь

Про улыбку твою и глаза:
Ты сейчас далеко-далеко,
Между нами снега и снега.
До тебя мне дойти нелегко,
А до смерти четыре шага…

Женщина пела, а тут же рядом лежала в коляске ее маленькая дочурка Наташка и молча смотрела матери в глаза… Не раз потом приходилось мне летать на боевое задание зимними холодными ночами, когда мороз доходил до пятидесяти градусов. И когда коченели руки и ноги, становилось совсем невмоготу, я просил штурмана настроить приемник на приводную радиостанцию, где по нашей заявке частенько давали «Землянку». И перед моими глазами сразу же вставала незабываемая картина: поющая женщина и рядом ребенок в коляске. От этой песни будто становилось теплее, я даже сам начинал подпевать. Порой так увлечешься песней, что забываешь и о войне: кажется, летишь себе обычным ночным рейсом над просторами Родины… Только трассирующие пули в небе да светомаскировка на земле вдруг напоминали, кто мы и где мы. Но песни, которые передавали наши маяки, все-таки очень помогали нам в полете. Они как-то незаметно успокаивали нервы, заставляли забыть только что пережитые напряженнейшие минуты над целью, когда кругом рвались зенитные снаряды и до смерти было даже намного меньше четырех шагов.

…24 сентября 1941 года мы получили задание: произвести бомбометание по переправам в районе озера Селигер. С наступлением темноты вылетели на цель. Ведущим шел Павел Родионов вместе со штурманом Евгением Сырица. Я летел вторым со штурманом родионовского экипажа Вениамином Вашуркиным. За нами шли другие экипажи-ночники. Погода была плохая — десятибалльная облачность, кругом темнота. Ведущий экипаж с первого захода оставил за собой множество очагов пожара. Мы тоже подбавили немцам жару. Задание было успешно выполнено всеми экипажами, без всяких потерь с нашей стороны.

Это раззадорило нас, и мы с экипажем решили выполнить по второму боевому вылету за эту ночь. Быстро слетали на аэродром в Торжок, подвесили там бомбы — и снова на цель. Думаем: отбомбимся, снова в Торжке заправимся горючим и до рассвета возвратимся в Кесову Гору. Теперь мы легко нашли цель — ведь по второму разу. Там еще продолжали гореть жалкие останки немецких танков, автомашин, цистерны с горючим. Кругом была паника, и стреляли по нас еще меньше, чем прежде, хотя мы

бомбили с более низкой высоты, в несколько заходов. Мы знали, что с рассветом сюда прилетят наши истребители, и разведчики попутно сфотографируют нашу работу.

До утра мы сделали еще один вылет и задание снова выполнили успешно. Усталые, но довольные возвращаемся в сторону Торжка. Радист Бутенко докладывает: аэродром не принимает, там объявлена воздушная тревога, ожидается вражеский налет. И добавляет: за нами увязались немцы, следят, куда мы будем садиться! Долетели до Торжка — посадку не разрешают. Потом и вообще все перепуталось, по кораблю нашему начали стрелять свои же зенитки: наверно, приняли за фрица. Невольно вспоминаю кинокартину «Чапаев» — как крестьянин разговаривает с Василием Ивановичем: «Белые придут — крадут, красные пришли — тоже начали красть». Так и у нас сегодня. Немцы стреляют по нас с воздуха, свои — с земли, а горючее на исходе, погода — хуже некуда. Но раздумывать особенно некогда, надо принимать какое-то решение. Я повернул машину на восток. Вызываю штурмана и говорю:

— Давай, выводи на Кесову Гору. Может, как-нибудь дотянем.

Погода же, вижу, испортилась вконец: начал моросить дождь, облака опустились еще ниже, темнотища кругом — хоть глаз выколи, ни единого просвета вокруг. По времени мы уже должны быть над Кесовой Горой, а ее все нет: ориентировка потеряна. До рассвета горючего не хватит, так или иначе придется где-нибудь садиться. Конечно, сесть можно всегда, но как — вот главный вопрос. Истинную высоту над местностью определить трудно, хотя приборы показывают двести метров. Что делать? Какое решение принять, чтоб было оно единственно верным? Члены экипажа надеются на тебя, верят, что ты найдешь выход из этого почти безвыходного положения. Думай, командир, думай!

Правда, у нас есть парашюты. Мы можем набрать немного больше высоты и оставить корабль. Примерно этого же требует в подобных случаях наставление летной службы. Но жалко машину. Это самое тяжелое для летчика — бросить исправную машину в воздухе. Кроме того, на ней летал мой командир Николай Францевич Гастелло. Он мне передал этот корабль, на хвосте которого была нарисована голубая двойка, перед началом войны из рук в руки. «Голубая двойка» стала для меня как бы живым существом, она ни разу не подводила мой экипаж даже в самых сложных условиях, хотя каждую ночь испытывала на себе огонь трассирующих пуль, взрывы зенитных снарядов, попадала в ослепительные лучи вражеских прожекторов. «Голубая двойка» всегда точно выполняла боевые задания. Нет, такого верного друга нельзя бросить в беде. И я принял решение: любой ценой

сохранить машину — память о своем друге и командире Николае Гастелло.

Вижу впереди какое-то зарево. Когда подлетел поближе, догадался — пожар. Вокруг копошатся люди, тушат, наверно. Опустился пониже, думаю, может, удастся при свете пожара высмотреть подходящую площадку для посадки. Но ничего толком не видно. А время идет, горючее вот-вот кончится. Лихорадочно думаю. Я не имею права погубить экипаж. Какие только мысли не приходят в голову: а вдруг поломаю себе руки или ноги, навсегда останусь калекой? Лучше уж сразу умереть под чистую. Но жить хочется. Как хочется жить! Я так мало сделал еще. Да и некогда, черт побери, умирать, предоставим это лучше фашистам. Но, как говорится, пришла одна беда, отворяй другой ворота. Такой момент, а у нас отказала радиосвязь, даже о погоде запросить не можем. Надеяться не на кого. И вдруг в голове мелькнула мысль: внизу пожар, там люди. Люди! Они знают местность, помогут. Нужно выбросить на парашютах экипаж — пусть они порасспросят там на месте, узнают, где можно найти хоть мало-мальски подходящую площадку и подадут мне сигнал. Вызываю борттехника Сан Саныча — у него больше всех парашютных прыжков — и говорю ему:

— Сейчас будем пролетать над пожаром, и ты по моему сигналу прыгнешь на парашюте. Возьми с собой Бутенко, он парень расторопный, смекалистый, будет тебе хорошим помощником. Мало — возьми Бухтиярова с Резваном, мы же с Козыревым посадим корабль по вашим сигналам.

На всякий случай уточняю у борттехника, сколько осталось горючего в баках. Минут на двадцать еще хватит. Маловато, конечно, ну да как-нибудь. А мои друзья уже нырнули в ночную бездну… Сделал один круг — не вижу никаких сигналов. Людей около пожара заметно поубавилось. То ли огонь начал стихать, то ли разбежались все, приняв нас за немцев. А где же Сан Саныч, где другие члены экипажа? Может, парашюты не успели раскрыться из-за малой высоты, может поломали себе ноги где-нибудь в лесу, неудачно приземлившись? А может, местные жители поспешили уничтожить «немецкий десант», — мало ли что бывает в таких случаях. А время идет. Нервы напряжены до предела.

Потом вдруг замечаю: появилось два костра. Я сначала не поверил даже своим глазам, думаю, не галлюцинация ли? Костры то потухнут, то снова появятся. Сомнений больше не было. Это они, мои боевые друзья, показывают направление захода на посадку. Трудно передать словами охватившее меня чувство радости и гордости за ребят: они на девяносто пять процентов

уже обеспечили мне посадку. Вышел на прямую по направлению к кострам. Смотрю, лес кончился, плавно убираю газ и около первого костра ударяюсь колесом о землю. Направляю корабль на второй костер, жду непредвиденного лобового, удара — площадка-то, наверное, крохотная. Но нет, самолет постепенно замедляет ход и спокойно останавливается, так и не встретив никакой преграды. Вылез из кабины и сразу свалился под крыло, на землю. Ни слова не могу вымолвить, до того устал. А тут уже народу понабежало, разговаривают по-русски: значит, на своей территории! Объявляют мне:

— Вы арестованы!

— Ладно, — говорю, — арестованы так арестованы! Только дайте сначала опомниться и собраться с мыслями.

Под усиленным конвоем нас повели в деревню. Когда убедились, что мы свои, накормили, уложили спать в чистую теплую постель. А утром нас буквально завалили горячими пирожками, молоком и блинами: каждая хозяйка считала своим долгом загладить перед нами вчерашнюю «вину». Милые, славные, люди, улеймовские колхозники из-под Ярославля, как отблагодарить вас за добро, за неоценимую помощь, которую вы оказали нам при ночной посадке. Только одним, наверно, — побольше уничтожить фашистов, приблизить день победы.

Утром мы заправили пустые баки бензином, который привезли нам из Углича, и улетели к себе на Кесову Гору. Но сначала пришлось рулить километра четыре в сторону, выбирая подходящую площадку для разбега. Мы все просто диву давались, как это я вчера умудрился так классически сесть. Приземлился я на картофельном поле, а вокруг какие-то кучки со щебнем, деревья, совсем рядом лес, а метрах в пятнадцати от места стоянки самолета — высокий обрывистый овраг.

Когда вернулись на Кесову Гору, туда специально прилетел комиссар дивизии полковник Головачев, чтобы выяснить, как «потерялся» мой экипаж после выполнения боевого задания. Мы получили благодарность за проявленную инициативу и находчивость. С радостью узнали, что уничтожили вчера большое количество военной техники и живой силы противника, разрушили переправу и сорвали план наступления немцев. Вечером на аэродроме ко мне подошел Николай Иванович Сушин.

— Федя, а Федя, а ты все же большой молодец. Я бы не сообразил такой вариант посадки. Надо бы в наставлении по производству полетов добавить пункт о новом методе вынужденной посадки.

А полковник Головачев поддакивал:

— Да, это, пожалуй, первый случай в истории авиации, когда

экипаж сам себе организовал ночью аэродром и обеспечил нормальную посадку.

А через полчаса мы уже снова были в воздухе.

Но на Кесовой Горе нам не пришлось долго работать. Командованию невыгодно было держать наши тяжелые ночные корабли где-то на отдаленной площадке, не оборудованной для ночных полетов. Кроме того, не было здесь метеорологической станции и даже элементарной связи с командованием. Для связи приходилось иногда пользоваться обычной междугородней линией и даже железнодорожным транспортом. Передаваемые таким путем сведения частенько искажались, устаревали, да и не исключалась возможность подслушивания разговоров нежелательными «слухачами». И потому мы, летчики, за получением боевых заданий вынуждены были каждый вечер перелетать из Кесовой Горы на площадку прифронтовой полосы. Теряли время, впустую расходовали горючее, да и от экипажа все эти полеты требовали дополнительной нагрузки: приходилось раньше взлетать, позже возвращаться домой. Иногда круглые сутки не удавалось сомкнуть глаз.

И вскоре мы перебазировались на другое место. Сделали последний прощальный круг над Кесовой Горой, о которой у нас осталось столько приятных воспоминаний, и полетели на Змиевскую площадку — это за Волгой, недалеко от города Калинина.

Герой Советского Союза Ф. Ф. СТЕПАНОВ

Герой Советского Союза В. М. ЧИСТЯКОВ

Герой Советского Союза Б. З. ЗУМБУЛИДЗЕ.

Генерал-майор авиации Г. А. ШАМРАЕВ.

Командующий шестой воздушной Армией генерал-лейтенант
Герой Советского Союза Т. Ф. КУЦЕВАЛОВ

Член Военного Совета генерал-майор И. В. МОШКИН

Командир эскадрильи майор П. И. РОДИОНОВ.

Штурман эскадрильи капитан Е. И. СЫРИЦА.

Ночи подмосковные

Змиевская площадка находилась в красивом сосновом бору, когда-то излюбленном месте дачников. Наш экипаж как раз и разместился в одной из заброшенных дач, совсем рядом с аэродромом, вернее, просто ровным колхозным полем. Никаких специальных сооружений здесь не было, лучшей маскировкой и самым надежным укрытием для самолетов служил лес. Отсюда мы держали постоянную телефонную связь с командованием. Правда, на площадке мы обычно только дневали, а «ночевать» улетали на аэродромы, находящиеся ближе к фронту: подвешивали там бомбы и отправлялись дальше. После выполнения боевого задания на рассвете снова возвращались на Змиевку. И так изо дня в день.

А линия фронта все перемещалась на восток. Немцы бомбили Калинин. Дни и ночи тянулись мимо нашей площадки беженцы, жители города, уходившие на Север. Шли нескончаемой вереницей — на лошадях, пешком, на тачках, нагруженных огромными узлами. В городе не прекращались пожары.

Не легче было и нам, летчикам, мы все время находились между жизнью и смертью. Не вернулся с боевого задания экипаж капитана Сушина. В ту ночь в воздухе, как обычно, были все четыре наших корабля. Мы летели вдоль дороги Медное шоссе, идущей на Калинин, и бомбили наступающие немецкие части. За ночь сделали по два вылета. Командующий, генерал-лейтенант Куцевалов, объявил всем экипажам благодарность. Но экипаж Сушина не узнал об этом… Мы не верили, не хотели верить, что его сбили немцы. Потому что знали Колю Сушина — смелого, находчивого, всегда спокойного человека. Даже в самых, казалось бы, безвыходных положениях, он не терял самообладания. «Самое главное для летчика — спокойствие, — любил говорить он, — чем страшнее и труднее обстановка, тем спокойнее должен быть летчик. Только тогда он выйдет победителем». Потому мы и надеялись: Коля все-таки вернется. Или хотя бы кто-нибудь из экипажа.

Вскоре после этого мне пришлось побывать на подмосковных аэродромах — в Рузе, Киржаче, Монино и других. В Киржаче встретил ростовчан — Женю Подборкина и Анатолия Соломко. Мы вместе порадовались подвигу наших бывших однополчан — Осадченко и Филиппова. На одном из аэродромов противника они уничтожили сразу полсотни вражеских самолетов, подожгли крупный склад с боеприпасами и, несмотря на сильный обстрел зениток, невредимыми вернулись на базу. Вспомнили мы и

других наших ребят, которые на разных участках фронта наносили удары по врагу. Нам очень хотелось посидеть подольше, поговорить, но мне надо было срочно вылететь. А там — новая приятная встреча с Борисом Федоровичем Чирсковым.

Вечером мы возвращались к себе, на Змиевскую площадку. Но как раз в этот момент немцы бомбили Калинин. Множество фашистских самолетов, как коршуны, кружили над городом. Мне не оставалось ничего другого, как уйти на запасную площадку в Бежицу. Скоро туда же по тревоге прилетели и экипажи Родионова и Локтионова. Но площадка эта совсем не подходила для наших тяжелых кораблей. Кругом — открытая местность, стоянка самолета видна издалека простым глазом. На наше счастье, погода стояла ненастная, иначе бы нам было не сдобровать. Все мы порядком перетрухнули, когда в воздухе вдруг показался «мессершмитт» — летел бомбить станцию. Но скоро он повернул обратно.

— Хорошо, что не заметил нас, а то мог бы поджечь наши самолеты, — говорил Федя.

— Напрасно так думаете, — доказывал обратное Родионов. — Сила огня наших трех самолетов куда больше, чем у одного «мессера».

Только с наступлением темноты мы вздохнули свободно, и я смог, наконец, выложить друзьям все свои подмосковные новости. В том числе и самую главную из них: в Монино капитан Равич из первого полка рассказал мне, что встретил в Москве, в госпитале, Николая Ивановича Сушина и его боевых товарищей. Оказывается, их все-таки подбили в ту памятную ночь: из строя вышли два мотора. Коля долго тянул свой корабль на двух исправных, но в районе Клина вынужден был приземлиться. Посадка была неудачной, самолет разбился, а члены экипажа по чистой случайности отделались легкими ранениями. Их подобрали наши наземные войска и отправили в госпиталь.

Федя Локтионов почти не принимал участия в разговоре. Что-то он был сегодня пасмурным, неразговорчивым, даже меня избегал, чего раньше никогда не бывало с ним. Наконец, я не выдержал, напрямую спросил, что у него стряслось: «Говори, самому же легче станет». И Федя разоткровенничался.

— Знаешь, как тяжело на душе. Летаешь каждую ночь, бомбишь немцев под ураганным огнем зениток. Сколько уже уничтожено танков, самолетов, орудий и самих поганых фрицев. А они все прут и прут, бои уже идут под Калининым. А там рядом Клин, да и Москва. И как же после всего этого смотреть нам людям в глаза? Я ведь летчик, Федя, летчик, понимаешь?! Мирные жители надеялись на нас, помнишь, как поется в

кинофильме «Истребители»: «Любимый город может спать спокойно и видеть сны, и зеленеть среди весны». Какой уж тут сон… Когда мы сегодня взлетали со Змиевской площадки, это получилось неожиданно для беженцев, которые двигались по шоссе у аэродрома. И вот мы выруливаем, взлетаем из-за леса с ревущими моторами, проносимся совсем низко над дорогой — а люди врассыпную. Бегут с детьми, с узелками, падают в канавы. Представляешь, сколько в этой толпе горя и слез, как напуганы люди самолетами, если и своего боятся. Вот мы прилетели сюда, а что там сейчас делается, на шоссе?.. Знаешь, Федот, мне даже хочется самому себе причинить боль, может, хоть тогда на душе полегчает. Сознаюсь тебе: иногда я лечу над целью и как будто совсем не замечаю прожекторов, огня зениток. Снаряды рвутся возле моего корабля, а мне совсем как-то безразлично…

Что я мог ему ответить, моему лучшему другу? Конечно, я согласен с ним, у меня самого на сердце кошки скребут. Но ведь одними разговорами делу не поможешь, надо с еще большей яростью громить врага, не жалеть для него бомб. О многом мы переговорили в тот вечер. О том, что — да, рисковать надо, в нашем деле без этого нельзя. Но рисковать расчетливо, с умом, иначе это будет не героизм, а мальчишество, бахвальство. И тебя собьют, как куропатку. Подставлять свой корабль каждому дурацкому снаряду — дело не хитрое. А вот выполнить задание, уничтожить врага, а самому, как говорится, выйти сухим из воды — это уже искусство. Мы не имеем права погибать бесцельно, мы должны победить. А вообще, конечно, прав Федя. Обидно: немец под Москвой. Правда, как говорил в свое время Кутузов: «Москва еще не Россия». И потом, мы ведь не знаем, какой «сюрпризик» врагам готовят там, в Генеральном штабе. А хотелось верить, что наверняка готовят.

Наутро мы перелетели на другую, более безопасную площадку в Бережи. Наши экипажи так и остались в распоряжении командующего Северо-Западным фронтом. Впоследствии на базе нашего отряда была организована отдельная эскадрилья тяжелых бомбардировщиков-ночников. Командиром эскадрильи назначили капитана Родионова, его заместителем — Николая Ивановича Сушина, который все еще находился в госпитале, нас с Федей Локтионовым — командирами отрядов. Правда, мы, как говорится, были пока генералами без войск: сами вылетали каждую ночь на задание, сами были над собой командирами. Но вскоре из высшей школы лётчиков к нам прислали два экипажа — старшего лейтенанта Большакова и лейтенанта Белова. Прибытия остальных экипажей ожидали со дня на день.

Направили к нам в эскадрилью и комиссара — политрука Колпашникова. До этого он работал где-то в полигонной команде и совсем не разбирался в летном деле. Материальную часть самолета и вооружение он не знал, это было для него темным лесом. Поэтому вначале ходил около самолетов осторожненько, ни во что не вмешивался, даже и тогда, когда нужно было. Старался избегать встреч с летным составом, если и приходил к нам, то только с командиром эскадрильи, чтоб не попасть как-нибудь перед нами впросак. Сидит, бывало, у себя в канцелярии и строчит какие-то донесения. Он не мешал нам выполнять боевые задания. Но и пользы от него тоже не было. Мы все очень соскучились по настоящему, душевному комиссару, каким был наш Петр Семенович Чернов. Я, конечно, не хочу сказать о Колпашникове что-либо плохое. Может, сам он тут был и ни при чем. Но я уверен: если человек пошел на повышение раньше времени, если он занимает место, не зная специфики работы, — это портит его. Да и авторитета у него не будет. И если своевременно не исправить положение — это пойдет в ущерб делу.

Хочу рассказать один характерный случай. Это было 19 ноября 1941 года. Уже была зима, погода стояла явно нелетная. Мы жили в землянках, в лесу, и вечером пошли как обычно на стоянку, подготавливать самолеты к вылету. Подвесили бомбы, опробовали моторы, проверили стрелковое вооружение. Закрыли моторы чехлами, чтоб не остыли, а сами ждем дальнейших указаний. По всему видно, что вылет сегодня не состоится. Очень уж низкая облачность и густой снегопад. Так прождали до часу ночи. Вдруг звонок из штаба генерала Куцевалова: немедленно выслать на бомбометание один экипаж. Интересуются, можно ли лететь в такую погоду, просят узнать мнение летчиков. Все мы, как один, даже техники, высказались за то, что лететь нельзя ни в коем случае. Облака совсем низкие, самолет могут сбить из любого оружия, да и бомбы нельзя бросать на такой малой высоте — сам же подорвешься на них. А Колпашников (Родионов был в отъезде) заладил свое: «Приказываю лететь! Я — за командира, я старший — выполняйте». Выбор пал на меня. Я, конечно, тоже доказываю, что лететь в таких условиях — полнейший абсурд. Но куда там, разве переубедишь. Прошу позволения самому доложить по телефону в штаб обстановку — не разрешает. Начал разговаривать со мной на высоких нотах, чуть ли не симулянтом назвал. Я никогда не отказывался летать, тем более в такое тяжелое время. Полечу и сейчас, хотя заранее знаю, что задание вряд ли смогу выполнить.

Запустил моторы, вырулил на взлет. Настроение

преотвратное: ему-то что, он остается на земле. Случись что, он отделается только выговором, а мы… Даю газ, увеличиваю число оборотов. Впереди — сплошной снежный вихрь, но самолет продолжает бежать по аэродрому. Вот машина оторвалась от земли… Решил плюнуть на все и сесть обратно, но уже потерял всякий ориентир. Козырьки мгновенно обледенели, почти ничего не видно. Управляем вдвоем с Козыревым. Куда летим, и сами не знаем, не до компаса: только бы не зацепиться за верхушки деревьев, на этом сейчас сосредоточено все внимание. Подняться выше пока не решаюсь, помню золотое правило: прежде чем войти в облака, подумай, как из них выйти. А сегодня особенно: обледенеешь там сразу и шмякнешься утюгом где-нибудь в лесу. Чуть выше меня промелькнул красный фонарь. Штурман Вашуркин что-то забегал вокруг, тычет пальцем в компас. Но я ничего не могу сделать, слишком мала высота, да и просто физически не успеваю за всем следить. Потом постепенно начал разворачиваться к востоку — если разобьемся, так хоть на своей территории. Минут через тридцать попали в район относительно лучшей погоды, и только тут, наконец, я смог посоветоваться с экипажем. Никто понятия не имеет, где мы находимся. Правда, выяснили, что промелькнувший красный фонарь — это, оказывается, тригонометрическая вышка в районе Валдая, но это слишком общий ориентир. Садиться наобум, в поле? Благо, сверху все кажется ровным и гладким. Рискованно, кто знает, какие бугры и овраги заметены снегом, можно разбить самолет. Тем более, у нас в люках висят бомбы. Ладно, будь что будет. Только бы продержаться в воздухе до рассвета, а там, как говорится, утро вечера мудренее. И вот горизонт начинает сереть, уже свободно можно определить, где лес, где поляна. Во всю ревут моторы-труженики. Наше счастье, что они работают безотказно — в таких случаях невольно с благодарностью вспоминаешь конструкторов, готов расцеловать их за ум и труд. Скоро пойдем на вынужденную посадку. Хотя мы уже выработали большую часть горючего, вес самолета не уменьшается — мы сильно обледенели. Куски льда с треском отскакивают от винтов, трясущихся как в лихорадке — надо быть предельно осторожным.

Облюбовали с воздуха подходящую площадку у какой-то деревни, выбросили специальный вымпел с просьбой помочь нам организовать посадку. Но никто даже не подошел к вымпелу — боятся люди, попрятались все. Пришлось на свой страх и риск выбирать направление захода. Я распорядился снять взрыватели с бомб, сам пошел на площадку с планированием в сторону деревни; если суждено поломать машину, так колхозники успеют добежать до нас и потушить пожар. За рулем остались вдвоем с

Козыревым, все остальные перебрались в хвост. Все нормально рассчитал, отлично выровнял — а самолет не садится, площадка-то, оказывается, с уклоном. Приземлился с промазом. Корабль остановился чуть ли не на середине деревенской улицы, в четырех шагах от колодца.

Целый день пришлось очищать самолет от льда — с таким обледенением я встретился впервые в своей летной практике. Даже кольцевые прицелы на пулеметах приняли форму детских валенок, а шасси и передние кромки крыла казались выточенными из льда. И как только нас воздух выдерживал! Очищать самолет помогали деревенские мальчишки и женщины. Нелегко было вытащить потом корабль из деревни в поле. Пришлось запрячь несколько пар лошадей, привязать концы веревок за колеса-шасси и за костыль и волоком всей деревней тащить самолет назад, или как у нас говорят, «хвостом вперед». Развернуться на месте не позволяла ширина улицы. Хотели взлететь днем, пока облака были повыше, но случилась непредвиденная задержка: при рулении по ухабистой замерзшей земле поломали костыль. Заварить его на месте не было никакой возможности. Подумали-подумали и решили попытаться взлететь без костыля, но сразу идти на ближайший аэродром и отремонтировать там поломку. Через полчаса мы уже приземлились на площадке Кесовой Горы. Даже придирчивый штурман Вашуркин показал мне большой палец, — мол, отлично сел.

На следующий день машину исправили, но погода по маршруту все еще была плохая, и мы на несколько дней остались «загорать» в Кесове. И надо же такому случиться: перед самым вылетом я увидел на улице Варю Расторгуеву, ту самую молодую ленинградку, которая с такой душой пела на концерте «Землянку». Мы поздоровались как добрые друзья, давным-давно знающие друг друга, никак не могли наговориться. На прощанье перед отлетом Варя подарила мне новую песню, «Огонек», и в шутку пожелала, чтобы в следующий раз она увидела меня уже со Звездой Героя на груди.

Не успели у себя на аэродроме зарулить на стоянку, как подъехал командующий, генерал-лейтенант Куцевалов с членом военного совета генералом Мошниным. Я начал докладывать все по порядку, но командующий сразу же прервал меня:

— Экипаж цел? Машина цела?

— Так точно! Экипаж невредим, самолет исправный…

— Ну, а остальное мне все ясно, я только что разбирался по этому делу. Давайте-ка замаскируйте хорошенько самолет, что-то немцы сегодня часто летают, — сказал так и направился к своей

машине. Потом вдруг остановился и спрашивает:

— Где бомбы?

— В люках, — отвечаю.

— Что же, так и летали с бомбами? Оставили бы их в Кесове или сбросили куда-нибудь в озеро.

— Да меня тогда, товарищ генерал, Колпашников совсем замучает. Мне и с немцами воевать будет некогда. Знай только, пиши на каждую бомбу объяснительную записку…

Командующий улыбнулся и уехал. А вскоре нам прислали нового комиссара эскадрильи — батальонного комиссара Виноградова. На груди у него сверкал орден Красной Звезды. Правда, он был небольшого роста, и когда вышагивал рядом с высоченным Родионовым, мы все невольно вспоминали азбуку морзе: точка-тире. Но Виноградов быстро вошел в круг своих обязанностей, скоро завоевал большой авторитет и уважение всего личного состава.

А Евгения Ивановича Сырицу перевели-таки от меня, назначили штурманом эскадрильи, теперь он летал с Родионовым, а я — с Вашуркиным. Но когда командир эскадрильи оставался на КП, Сырица по старой памяти всегда летал с моим экипажем. В воздухе мы проводили теперь еще больше времени. В середине октября немцы заняли Калинин, и их авиация перебазировалась на ближайший аэродром. Там скопилась тьма-тьмущая самолетов, которые должны были сбрасывать свой смертоносный груз на Москву. Тогда перед нашей эскадрильей ночников поставили задачу: неустанно бомбить аэродром, не давать немцам работать ночью. Нам приходилось делать за ночь по два-три вылета. Держали немцев под постоянным контролем, буквально висели над ними до самого рассвета. А утром уже заступали на дежурство пикирующие бомбардировщики и истребители. Мы, ночники, даже составили между собой своеобразный график — чтоб небо ночью над аэродромом не пустовало ни минуты. Притом, не сразу сбрасывали все бомбы, сначала ходили на высоте, выжидая подходящий момент. Это было, конечно, для противника невыносимо — сознание того, что в любой момент на них может упасть бомба, изматывало их нервы. А нам только того и надо было. Частенько приходилось летать и при плохой погоде. Тогда мы ограничивались серийным бомбометанием по стоянкам самолетов с одного захода. И несмотря на ураганный огонь зениток, оставляли за собой много очагов пожаров. Особенно большой ущерб наносили зажигательные бомбы. Как польешь сверху огненным дождем — сразу вздымается ввысь мощное пламя, и даже невооруженным глазом видны горящие силуэты

самолетов.

Иногда и облачная осенняя погода была нам на руку. Прилетишь на цель — а все внизу окутано густой пеленой тумана. Только смутно просматриваются очертания города. Но примерно знаешь, в какой стороне находится аэродром или железнодорожная станция, и идешь прямо туда. Немцы сразу, конечно, всполошатся, зашарят по небу прожекторами. А нам теперь и вовсе нетрудно сообразить, где у них расположены основные объекты. И как уточнишь хорошенько цель — ну, тогда держитесь, гады!

Из всех моих бомбометаний, выполненных в эти дни, самым удачным мне запомнилось сделанное 25 октября: в ту ночь мой экипаж уничтожил шестнадцать самолетов противника, это подтвердил позже и штаб командующего фронтом. Тогда у меня была всего одна бомба, но не простая, а рассеивающая, весом в три тонны, в ее корпусе помещалось несколько десятков и даже сотен маленьких самостоятельных бомб. От такой «бомбочки» получается целый огненный ливень.

Очень много крови и нервов стоили нам капризы погоды. Метеорологические сводки часто не подтверждались, а по западным маршрутам и вообще никто не мог дать никаких прогнозов. Хорошо еще, что наши самолеты имели солидный запас горючего — около семи тысяч литров. Попав в полосу низкой облачности, мы могли уйти на дальний запасный аэродром или даже, как говорят летчики, «переночевать в воздухе». Помню, однажды я почти восемь часов прогудел в облаках, здорово обледенел и, как ни жаль было бросать машину, мы уже приготовились выброситься на парашютах. Но потом выскочили-таки, и восходящее солнце начало постепенно уменьшать наш опасный вес, растапливая лед. Всматриваюсь вперед, различаю лес, овраги, поляну. Выбираю более или менее подходящую площадку и сажусь, чтоб переждать непогоду, хотя и щемит сердце: представляю, как волнуются сейчас на аэродроме, переживают за нас. Вообще, с нашей легкой руки, вынужденные посадки бывали нередки. Как-то и Федя Локтионов сел ночью в незнакомой местности где-то под Ярославлем, использовав при посадке мой опыт. Самолет сел нормально, экипаж остался невредим. Только стрелок Петр Рудасов при приземлении на парашюте умудрился попасть на какое-то строение и вывихнул ногу, несколько дней потом летал стоя, с палкой.

Да, всякое бывает в полете, и как важно для летчика до конца сохранять выдержку, спокойствие, в самых сложных условиях быстро найти нужное решение, проявить сообразительность и находчивость. Ведь если упустишь момент — трудно будет потом

изменить что-то. Поэтому пилот безукоризненно, как таблицу умножения, должен знать свое дело, свою машину, чтоб в случае необходимости мог работать даже вслепую. Я никогда не забуду один случай — может, после него появилась у меня на висках первая седина. Как-то мы дважды летали на цель. В первый раз отбомбились удачно, а при втором вылете все вокруг окутал густой туман. Посоветовавшись с Евгением Ивановичем, решили вернуться с бомбами в Бережу. Захожу на посадку, стараясь попасть в луч единственного тусклого прожектора. И вдруг перед самым приземлением со старта дают красную ракету, что значит «уходи на второй круг». Я мгновенно даю газ. И вдруг «забарахлил» один из левых моторов. А машина перегружена, прямо под нами лес. Скорость самолета почти критическая, разворачиваться опасно — зацепишься за деревья и подорвешься на своих же бомбах. Вся жизнь прошла в этот миг перед глазами, сам я, наверно, побледнел как полотно, на лбу выступил холодный пот. Начал делать незаметный крен над самой макушкой леса, будто выполняя вираж по замкнутой кривой. И, снова выйдя на аэродром точно со стороны посадки, нормально приземлился. Этот злополучный красный сигнал едва не стоил жизни экипажу. Оказывается, мне «удружил» его инженер эскадрильи Андрей Иванович Тружеников: он хотел нам помочь, получше осветить посадочную площадку и выпустил ракету перед самым носом корабля. А она оказалась красного цвета…

Старшина Бутенко командует генералом

Близится двадцать четвертая годовщина Великого Октября. На общем собрании мы решили: увеличить количество боевых вылетов за ночь, устроить и немцам «праздник». Как и прежде, под вечер наши экипажи вылетали в сторону фронта. Загружались там на близлежащих аэродромах бомбами и по три-четыре, а то и все пять раз за ночь летали на цель..

4-го ноября «Голубая двойка» дожидалась сумерек на Макаровской площадке. День был морозный, ясный, только легкие перистые облачка закрывали иногда солнце, — в общем, самая подходящая погодка для рыболовов. Прорубив на озере лунку, мы со штурманом удобно расположились рядом. Но вскоре нас прогнал оттуда какой-то немецкий самолет, который покружил над аэродромом и ушел на восток. Потом глядим, возвращается обратно и уже совсем низко. Заметил, видно, наши корабли и решил обстрелять их из пулемета. Но вдруг перед самым носом немца стали рваться снаряды — не дремали наши зенитчики. И, выпуская клубы черного дыма, «юнкере» скрылся за лесом.

Под вечер мы перелетели в Кресцы. Получили задание бомбить аэродром Сольцы, где скопилось много немецких самолетов. Погода была хорошая, мы уже немного знали местность, и потому легко нашли цель. Но подойти поближе рискованно — там наверняка сильная противовоздушная оборона. Федя Локтионов с штурманом Скорыниным пошли на разведку. Лишь один прожектор откликнулся на шум моторов, взрывов же снарядов вообще не последовало. Может, специально молчат немцы, чтобы не раскрывать себя? Разворачиваемся на цель восточным курсом — это иногда помогает, фрицы могут подумать, что мы уже пустыми возвращаемся к себе, мол, не стоит лишний раз и «голос подавать», а то и вообще за своего примут. Тем более что в таких случаях специально летишь на «расстроенных» моторах, подлаживаясь под звук немецких машин. По экипажу Локтионова стреляли совсем мало. Значит, все спокойно.

Ну, думаю, теперь мы отбомбимся по всем правилам. И вдруг — я даже подскочил от неожиданности на сиденьи — нас ослепил яркий свет прожектора. Теперь только жди разрывов. Второй-то залп не так страшен, уже знаешь, что делать, а вот первый… С ума можно сойти от томительного ожидания: попадут или не

попадут? Уф-ф, снаряды разорвались далеко, сзади и выше. Значит, надо еще увеличить скорость и опуститься пониже. Держу курс прямо на аэродром. Прожекторов теперь полно, совсем рядом рвутся снаряды. Наконец, бомбы пошли по назначению. Теперь, чтобы скорей уйти из зоны зенитного огня, надо опускаться еще ниже. Вот уже пятьсот метров, четыреста. Только у озера Ильмень я немного успокоился, облизал, наконец, запекшиеся пересохшие губы. Спина была влажная, по лицу катился холодный пот; хотя день был по-настоящему морозный. В Кресцах нас встретил сам генерал Куцевалов. Поинтересовался, как дела, посочувствовал нам и говорит:

— Теперь полетите бомбить менее опасную цель. Это поближе и нет там столько зениток. Только побольше бомб захватите.

Разговаривая, мы вместе подошли к кораблю. Там в самом разгаре была работа. Борттехник Свечников со своим помощником Киселевым все еще копался в моторах, выискивая пробоины, а остальные ребята под руководством Сырицы подвешивали бомбы: Бухтияров и Резван подтаскивали их, Козырев подцеплял, а Бутенко стоял на лебедке и по команде штурмана выполнял «майна-вира». Генерал Куцевалов вновь напомнил:

— Берите побольше осколочных бомб, пригодятся. И не жалейте патронов. Только что от партизан получено сообщение, что в пункт Ситно прибыла испанская «Голубая дивизия». Надо сделать все, чтобы стереть ее лица русской земли. — И сам пошел под корабль посмотреть, скоро ли закончат подвеску бомб. В это время Бутенко, который стоял на лебедке, и не видел, как мы подошли, закричал на командующего:

— Эй, ты там, что стоишь, подавай скорей бомбу, вылетать пора!

Мы так и обомлели. Ну, думаю, будет сейчас гроза, уже не раз приходилось слышать, что характерец у генерала — дай боже… А тот ничего не сказал, молча нагнулся за бомбой. Тут уж мы, конечно, опомнились, бросились к нему и сами стали подавать бомбы наверх. Все обошлось благополучно.

Впрочем, впоследствии я убедился, что Куцевалов хороший человек — требовательный, но заботливый начальник. Кто летал хорошо, тех он любил, многих летчиков на фронте знал по фамилии. Но если кто «мазал» при бомбежке или кто из техников плохо смотрел за самолетом — тут уж пощады не жди. Что, ж, на то и генерал, чтобы заставлять всех воевать как следует. Зато нам было на руку, что он часто приезжал на аэродром: тогда во всем чувствовался полнейший порядок. Вовремя подвозили бомбы,

давали сводку погоды, и даже сам командир БАО ходил по экипажам и спрашивал, все ли перед вылетом попили горячего чая. Ну, а когда этим интересуется лично командующий — как вот сегодня — это приятно вдвойне, и летишь на задание в приподнятом настроении.

Скоро наши два экипажа вышли на цель. Поработали отлично, не оставили ни одной бомбы, ни одного патрона. И были уверены, что получим хорошую оценку — если не от генерала Куцевалова, так по крайней мере от командира «Голубой дивизии». Скоро пришло и подтверждение: испанских фашистов мы потрепали основательно. Наши бомбы вызвали среди них большую панику: чуть ли не половина дивизии была перебита. Многие попали в плен. Так они, и «отвоевались», не сделав ни единого выстрела. Мы все были представлены за этот ночной налет к, правительственным наградам. Вернулись мы в Кресцы, конечно, уставшими до чертиков, но морально удовлетворенные, веселые. И радист Бутенко сразу же расхвастался перед механиком Шутко, что он-де, старшина, впервые в жизни, командовал сегодня генералом, и тот выполнил его приказание. Правда, у самого на обветренном, обросшем за ночь лице прячется виноватая улыбка. А Шутко ничего понять не может. Тут Сан Саныч подошел, начал подначивать:

— Так как же ты, Микита, командовал генералом, расскажи.

— Откуда же я знал, что он генерал, ночью-то не видно, — оправдывается Бутенко. — А надо было скорей подвешивать бомбы.

А Свечников еще подливает масла в огонь.

— Ну, смотри, Бутенко, докомандуешься. Далеко пойдешь, если тебя не остановить вовремя.

Видим, вернулся с задания летчик Большаков. Ходит вокруг самолета, считает пробоины. Да, многовато их для начала. Большаков только недавно прибыл к нам из училища, и сегодняшний вылет для него, пожалуй, первое серьезное боевое крещение. Ведь даже нам, «старичкам», попадавшим и не в такие передряги, пришлось нынче нелегко, а каково было ему? А в воздухе он вел себя мужественно и сейчас ничего, молодцом держится. Улыбается, хотя лицо иссера-красное от усталости. А когда Большаков снял шлем, я не поверил своим глазам: виски у него были совсем седые. Немало, видно, пережил и передумал он за несколько страшных минут над целью, в тесном кольце лучей немецких прожекторов, среди рвущихся снарядов… А его молодой штурман Черниченко — тот вообще молчал, не разговаривал ни с кем. Каждый по своему переживает полет. Но ко всему привыкает человек. На фронте некогда предаваться

унынию, здесь что ни день — новое переживание, посильней вчерашнего. И когда получаешь очередное боевое задание, думаешь уже только о нем, отключаешься от всяких посторонних мыслей. Ведь полет — это проверка всех физических и духовных качеств человека, экзамен на преданность Родине. Скоро тот же Большаков — молодой парень с седыми висками — научился улыбаться как ни в чем не бывало, считая новые пробоины на своем корабле. Все вошло в нормальную колею фронтовой жизни.

Пятого ноября мы опять работали с аэродрома Кресцы. Двенадцать тонн бомбового груза оросили на головы фашистов, — этой ночью мы наносили удары главным образом по железнодорожным узлам и станциям. Взорвали несколько цистерн с горючим, накрыли серией бомб два длинных состава с боеприпасами, подорвали воинские эшелоны. В общем, наделали немцам дел, пусть теперь на досуге подсчитывают свои потери. Вообще, бомбить по узким целям — переправам, мостам, железнодорожным узлам и станциям — довольно трудное дело. С воздуха они кажутся тонкой ниткой, и, чтобы разорвать такую «ниточку», приходится идти почти над землей, рискуя сломать себе голову. Но на этот раз вместе со мной был старый испытанный друг, мастер своего дела Евгений Иванович Сырица, и мы успешно провели четыре боевых вылета. Приземлились довольные. На аэродроме кипела обычная ночная работа: одни прилетали, другие улетали, нагруженные бомбами. Без конца трезвонил телефон в землянке — наземные войска требовали поддержки с воздуха. Всем было не до отдыха. Когда на рассвете я пришел на КП командующего доложить о выполнении боевого задания, генерал Куцевалов попросил меня подойти ближе к столу и сказал:

— Товарищ Орлов, сделайте еще один вылет. Вот сюда, — показывал генерал карандашом по карте. — Только что получены сведения, что здесь, недалеко от моста, у немцев крупное бензохранилище. И пока не, поздно, надо его уничтожить.

Я повторил приказание:

— Есть уничтожить склады с горючим! — и хотел уйти. Но командующий остановил меня:

— Я знаю, вы сегодня много сделали и сильно устали. Я не приказываю, а прошу выполнить еще один вылет.

Я не знал, куда подевалась моя усталость, я готов был горы свернуть, чтоб оправдать доверие этого замечательного, душевного человека.

Уже почти совсем рассвело, и чтоб не терять драгоценное время, я не стал делать разворота над аэродромом и сразу со взлета пошел по маршруту в сторону фронта. Штурман и стрелки

зорко следили за воздухом. А вот и мост, на который указывал генерал. Мы с одного захода сбросили все бомбы на склад — и сразу же весь лес окутал густой черный дым. На обратном пути у самой линии фронта повстречали вереницу наших «горбачей» — штурмовиков. Мы снизились, уступая им дорогу. И вдруг, совершенно неожиданно для себя, я увидел справа крыло немецкого истребителя. Промелькнуло лицо летчика, черные кресты на фюзеляже. «Мессершмитт» развернулся в сторону — вверх, заходя нам в хвост. Но «Голубую двойку» выручили наши истребители, сопровождавшие штурмовиков, и я безнаказанно ушел к лесу: там все-таки не так светло. Даже стыдно стало за своих стрелков: в этот раз они проворонили немца, подпустили его вплотную, а потом растерялись, даже не сделали ни одного выстрела. Сразу видно, что ночные полеты избаловали нас, притупили бдительность. Спасибо нашему неизвестному летчику-истребителю, вовремя оказался он рядом, а то бы… На базу вернулись нормально.

Разведка донесла, что противник стягивает свежие силы к линии фронта. Значит, фашисты что-то замышляют — недаром Гитлер во всеуслышание объявил, что 7-го ноября он будет принимать на Красной площади парад своих войск. Ну, нет, не выйдет!

И мы, летчики, днем и ночью не давали житья фашистам. Вечером шестого ноября мы особенно тщательно подготовились к вылету, решили отбомбиться так, чтобы у каждого на душе был праздник. И вот мы в воздухе. Ревут моторы, из глушителей вырываются в темноту языки красновато-голубого пламени. Настроение у экипажа бодрое. И даже самолет, кажется, чувствует, какой сегодня день — идет спокойно, без болтанки. С трудом набираю высоту — машина загружена бомбами до предела. Видимость хорошая, но морозец, и потому приходится надевать маску, а в ней хуже видно, да и неприятные сосульки образуются у самого рта. Дышать носом — тоже нельзя, запотевают очки. А снимешь маску — в момент обморозишься. Ну, да не в первый раз. Связь с командным пунктом есть, об этом доложил Бутенко. За нами следом идут экипажи. Локтионова и Большакова. У Феди Локтионова штурманом сейчас Михаил Скорынин — весь сушинский экипаж недавно вернулся из московского госпиталя. Только самого Николая Ивановича врачи пока задержали, но мы по-прежнему ждем его. Нам очень нужны опытные летчики, а уж с Сушиным мы не один пуд соли съели.

Подходим к району цели. Кругом все спокойно. Но тем внимательней вглядываешься вдаль, руки еще крепче сжимают штурвал — кажется, ты теперь одно целое с машиной. Слух

напрягается до предела, и среди трескoв и шорохов в наушниках я улавливаю единственные, необходимые мне сигналы. Еще ничего не видя, чувствую по качке самолета, что в воздухе начали рваться снаряды — заговорили немецкие зенитки. Мы прямо с первого захода сбросили восемь тяжелых фугасок. На втором заходе освободились и от остальных мелких бомб. Уже выйдя из зоны зенитного огня, по привычке оглянулся и увидел большое зарево. Тут же начались новые взрывы — это заступил на вахту Федя Локтионов. А потом и Большаков добавил немцам жару.

Затем каждый из экипажей сделал еще по одному вылету, но мы опять в воздухе. Уже три часа ночи, так что можно считать, праздник уже настал. За ночь на головы фашистов мы сбросили более пятнадцати тонн бомбового груза. Позже получили подтверждение: уничтожено до двадцати семи немецких самолетов, аэродром временно выведен из строя, и немцы не смогли эту ночь бомбить наши города и села. Утром за завтраком еще раз поздравили друг друга праздником, с приходом комиссара выпили по сто граммов за нашу победу, за партию, за наш несгибаемый народ. Много говорили о Москве — как-то там сейчас? Наверно, сплошные тревоги, налеты. И вдруг с радостью узнаем: сегодня на Красной площади состоялся парад! Ликованию нашему не было конца. Пусть во сне не мечтают гитлеровцы захватить Москву, побывать на Красной площади. Нам хотелось теперь летать еще больше, безжалостней громить врага. С наступлением темноты экипажи снова были в воздухе, снова вели свои корабли на вражеские объекты. Так мы отметили двадцать четвертую годовщину Октябрьской революции.

В те дни мы базировались уже на новом месте, на аэродроме Выползово. С обжитой, памятной для нас площадкой, с добрыми гостеприимными жителями деревни Бережи распрощались в конце октября.

С течением времени многое забывается, но вовек не забуду я дом, где мы жили в Береже, колодец с журавлем и рядом сад, где стоял днем наш тщательно замаскированный самолет. Бывало, рядом пройдешь и не догадаешься, что здесь укрыт боевой корабль. Утром, когда мы возвращались с задания, хозяйка специально уходила во двор, чтобы мы могли спокойно отдохнуть, выспаться. Рядом с домом, через переулок, был сельсовет, где размещался штаб эскадрильи. Почти в каждой хате жили летчики. Но днем, бывало, ни одного авиатора не встретишь на улице, непосвященному человеку и в голову бы не пришло, что здесь расположен военный аэродром. Обыкновенная мирная деревня — и все. Иногда над деревней пролетали немцы, но ни разу не удавалось им засечь нашу точку. А однажды

произошел и совсем курьезный случай. Как-то вынужденно сел на нашем аэродроме самолет ПЕ-2. Мы, конечно, поспешили навстречу — надо же помочь коллеге. Но летчик, молодой черноглазый парень, видит, бегут какие-то люди, да еще авиаторы, судя по одежде, и развернул машину обратно на взлет. Стоит на чеку, моторы не выключает, и все пулеметы направлены на нас. Мы вынуждены были остановиться и раздеться, мол, смотри, петлицы голубые, погон нету, свои! И только окончательно убедившись в этом, летчик выключил моторы. А то так бы и взлетел. Оказывается, он и понятия не имел, что здесь аэродром. Просто, когда у него произошла поломка, сел на первую подходящую площадку, которую высмотрел сверху. Он не переставал удивляться, ну, говорит, даже не подумаешь, что тут аэродром.

Правда, скоро к нам на всякий случай посадили парочку истребителей: береженого и бог бережет.

Помню свою первую встречу с летчиками этих самолетов. Как-то совсем низко над нами пронеслись два немецких «хейнкеля». Прямо на них спикировали наши «яки». Мы смотрели на них снизу и возбужденно сжимали кулаки: дадут сейчас, фрицам прикурить! Один из наших вплотную, почти на расстояние тарана, подошел к вражескому самолету, — но почему-то, не открыв огня, вышел из боя. Хорошо хоть его напарник подоспел и все же сбил одного пирата. Когда я уже на земле увидел летчиков, подумал: что ж, понятно, зеленый еще, неопытный народ — оба молодые, краснощекие, лет по двадцать пять каждому, не больше. Пилот первого истребителя ходил раскрасневшийся, злой, все время курил и сокрушался:

— Позор, из-под самого носа упустил. Нажимаю на гашетку — пушка молчит, перезарядил — снова молчит, масло, наверно, замерзло.

Летчик, расстроенный, сел за стол, рванул ворот комбинезона, я даже присвистнул от удивления. На груди у него — два ордена Красного Знамени, в петлице — две шпалы. Летчик-то, оказывается, бывалый, опытный, тем более обидна неудача. И я невольно вспомнил и похвалил в душе своего оружейника Алсуева. Ни разу не отказывали еще наши пулеметы, хотя Алсуев и не оружейник по профессии, до войны был артистом драмтеатра республики Коми. Он плохо владел русским языком и потому, вероятно, стеснялся много говорить. А может, просто считал свою работу слишком обыкновенной. Дни и ночи он пропадал на аэродроме, все возился с пулеметами, проверял бомбы и даже спал тут же, на ящиках, если было не очень холодно. Как услышит шум моторов «Голубой двойки», сразу

вскочит, ждет. Едва остановятся винты, Алсуев тут как тут, уже таскает под самолет очередную партию бомб. Потом, потный, уставший, но неизменно улыбающийся, докладывает мне:

— Товарищ командир, пулемет, патрон, бомба есть.

— Спасибо, товарищ Алсуев!

— Служу Советскому Союзу! — отвечает мой оружейник.

Да, хорошо, когда человек знает свое дело, когда можно положиться на него.

…Итак, мы сидим теперь на аэродроме в Выползове. Самолеты хорошо замаскированы, сами мы устроились в двухэтажном деревянном домике, рядом со штабом. Так что в любое время все в сборе. Людей в городке почти не осталось, эвакуировались в тыл. Ветер свободно гулял по полуразрушенным каменным домам с нависшими балконами, хозяйничал в опустевших комнатах, где сиротливо болтались на ржавых петлях двери. Аэродром казался пустынным, заброшенным, мы встречались с другими летчиками только в столовой. В общем, расположились во всех отношениях удобно. Я даже как-то посетовал:

— И чего нас гоняли по разным площадкам, отсюда мы могли бы совершить куда больше вылетов.

— Так-то оно так, — возразил мне комиссар эскадрильи, но нельзя жить одним днем, надо было сберечь, сохранить боевую технику. Знаете, сколько нам еще предстоит летать!

И действительно, «безработными» мы не оставались. Ежедневно с наступлением темноты запускали моторы, выруливали из своего лесного укрытия на взлетную полосу. Ревели моторы, самолет, тяжело нагруженный бомбами, начинал разбег по белоснежному полю, оставляя за собой снежный вихрь, застилавший глаза провожающим. Корабли, будто нехотя, отрывались от земли, проносились над самыми верхушками деревьев, и, набирая высоту, ложились на курс. Только тогда выпускали на старт очередной корабль. Нас недаром называли ночниками: мы давно уже почти не видели дневного света. Зимой дни короткие, холодные, и все ночи напролет мы проводили в воздухе или же готовились к очередному вылету. После выполнения боевого задания мы спешили до наступления рассвета замаскировать в лесу самолеты. Возвращались к себе усталыми и, позавтракав на ходу, старались поскорей довалиться до постели и засыпали мертвым сном. А когда просыпались — снова была ночь, снова надо было готовиться к полету…

…Мы только что вернулись на аэродром после успешной бомбардировки железнодорожной станции, где у немцев была погрузо-разгрузочная база. Собирались повторить вылет и уже

начали подвешивать бомбы. Вдруг подъезжает к самолету закрытая легковая машина, из нее выходят несколько человек в папахах. В темноте не разобрать, что и кто, но догадываюсь: высокое начальство. Подошел к ним, представился, доложил, что экипаж «Голубой двойки» готовится к очередному вылету, подвешивает бомбы. Один из приехавших спрашивает:

— Какие бомбы? Какая цель?

Только теперь я по голосу узнал, что это командующий, генерал-лейтенант Герой Советского Союза Куцевалов.

— Отставить подвешивать эти бомбы, — приказал генерал. — «Сотки» снимите обратно, а берите фугасные бомбы более крупного калибра. Вы, товарищ Орлов, полетите на другую цель. Только что получено сообщение от партизан, что немецкое командование в честь рождества решило устроить сегодня большой банкет. И как сообщают партизаны, гости уже начали собираться. Пока вы прилетите, туда, как раз все соберутся. Так что «банкет» будет славный.

Мы быстро подвесили десять фугасных бомб по двести пятьдесят килограммов каждая — немцам на закуску. Но что за пьянка без соленых огурчиков: набрали и мелкие бомбы.

Наверное, немцы крепко надеялись на свою противовоздушную защиту и темную ночь. Но ненависть к врагам и любовь к своей Родине помогли нашему экипажу отыскать нужную цель и в кромешной тьме. Мы прорвались в зону сильнейшего заградительного огня и точно сбросили на дом, где шло пиршество, свои «гостинцы». Даже штурман фронта полковник Соколов, который летал с нами проверяющим, от удовольствия потирал ладони и кричал мне по переговорному аппарату:

— Молодец, Орлов, молодец! В самую точку попали…

На втором заходе сбросили остальные бомбы, фугаски мелкого калибра. Пришлось пилотировать самолет среди многочисленных ослепительных прожекторов и разрывов снарядов. Но вернулись обратно невредимыми, полностью выполнив боевое задание. До рассвета в эту ночь мы произвели еще одно бомбометание по железнодорожной станции Лычково, где стояли только что подошедшие товарные эшелоны врага.

Через двое суток к нам в Выползово снова прилетел генерал Куцевалов и приказал нашему командиру Родионову построить весь состав эскадрильи около землянки в лесу. Мы, конечно, не знали в чем дело. Может, «стружку» собираются снимать? Хотя вряд ли. Не такая уж большая единица наша ночная эскадрилья, чтобы сам командующий занимался этим. После построения генерал говорит:

— Капитан Орлов, выйдите из строя.

Может, мне послышалось «капитан»? Я ведь пока старший лейтенант. Тогда он повторяет свое приказание и смотрит в мою сторону. Я выхожу из строя, делаю несколько шагов вперед, останавливаюсь, поворачиваюсь кругом и встаю по команде «смирно», а сам думаю: почему же все-таки он назвал меня капитаном? Тогда генерал говорит:

— Наверно, капитан Орлов еще ничего не знает о результатах своей работы. Вот что сообщают партизаны, — и читает радиограмму: — «В ночь на 17 декабря (указаны часы и минуты) после вашего бомбардирования под обломками указанного здания нашли себе смерть 132 немецких офицера». — И продолжает: — За отличное выполнение задания старшему лейтенанту Орлову присваивается воинское звание капитана и объявляется благодарность.

— Служу Советскому Союзу! — отвечаю я и снова становлюсь в строй. Не нужно говорить, как я был рад и взволнован в эту минуту, как вновь давал себе клятву оправдать высокое доверие. Это только начало. Месть будет продолжаться до полного изгнания и уничтожения фашистского зверя. Таких ночей в нашей летной жизни будет еще много.

В другой раз я полетел со своим экипажем бомбить большое бензохранилище немцев на значительном удалении от фронта. Этот склад немцы охраняли особенно тщательно. Днем над ним дежурили истребители, а ночью — прожекторы и зенитные средства. Как ни дорог каждый час, но полетели мы только ночью, так больше шансов на успех. Метеорологи предсказали: погода будет. И прогноз подтвердился. Стоял мощный сорокаградусный мороз, прибавлявший хлопот нашим авиамеханикам. Чтобы запустить моторы, они должны были с самого утра прогревать их, укутывать, будто малых детей. В общем, ребятам тогда здорово досталось. Маленький механик Шутко, кажется, стал еще меньше на морозе. Мороз выжимал слезы из его глаз. Надо было иметь железные нервы, чтобы не отчаяться и не забросить с досады шведский ключ подальше в глубокий снег. Техник Гирев заглядывал в подмоторную раму, где тянулись масляные подтеки, и, вытерев тряпкой, пальцем голой руки царапал узел рамы, осматривая, нет ли подозрительной трещины. Здесь же и оружейник Алсуев — самый безотказный из всех. Закончив подготовку вооружения, он всегда помогал экипажу как настоящий моторист-труженик. Руки его примерзали к заиндевевшему металлу, как у всех мотористов, у него была содрана кожа на пальцах, распухли суставы, обожженные морозом на ветру. Можно было не говорить ему что делать, он сам

догадывался и помогал борттехнику на корабле. Только узкие глаза его становились еще уже от усталости.

В тот день мы отдыхали нормально, разбудили нас только вечером для проработки летного задания. Первая мысль была о наших борттехниках Свечникове и Киселеве. Как-то они там? Ночью летаем вместе в одном экипаже, в одинаковых условиях. После посадки мы уходим в штаб с донесениями, а они остаются осматривать материальную часть, готовят ее к новому вылету. Когда бы ты ни пришел на самолет, всегда их встретишь там. Просто диву даешься, как они выдерживают. Если даже все исправно, все равно находят себе работу. Другой раз начинаешь даже беспокоиться: чего доброго, перестараются и исправную машину сделают неисправной…

Зимой ночь наступает быстро. Самолеты готовы к вылету, ждем только команду с КП. Евгений Иванович Сырица сам летит сегодня с нами, он уже удобно устроился в штурманской будке, или как мы ее называем, в «Моссельпроме» (потому, наверно, «Моссельпром», что кабина вся застекленная, как кондитерский ларек). Наконец, показался долгожданный зеленый сигнал: «Путь свободен». Начинаю выруливать, но почему-то долго держат на старте. Сижу, думаю — отмена полета. Хуже нет для летчика, когда он уже все рассчитал, обдумал, настроил себя соответственно, запустил моторы — и вдруг приказ: «Отставить!» Это не сразу доходит до сознания, и такое настроение — готов хоть к черту на рога. Но на этот раз обошлось без запрета, просто радисту дали дополнительный код для связи. И вот уже мы летим на запад. Двигаемся на большой высоте, осторожно обходя крупные населенные пункты. Иногда немцы все же открывают огонь, но вслепую, неуверенно. Штурман тут же отмечает у себя на карте, откуда и чем стреляют. Слышу в наушниках его голос:

— Впереди, вроде, цель. Держи курс так, бросаю светящую бомбу.

Но даже при ярком свете цели не было видно. Кругом простиралось ровное скучное поле. Эх, неужели промазали! Но, оказывается, Сырица не сбросил бомбы, говорит, проскочили немного. Теперь, мол, и без САБов знаю точное расположение цели, пойдем на второй заход. И ставит мне курс на компасе. У меня чуть полегчало на душе: молодчина, Евгений Иванович, не сбросил зря бомбы. Немцы по-прежнему стреляют наугад, так что можно спокойно отбомбиться. Мы снова заходим на боевой курс.

— Накрыли точно, как в аптеке, — слышу в наушниках.

Но почему-то полной удовлетворенности нет. Решили еще сбросить серию бомб. Вот теперь можно и домой возвращаться. От долгого неподвижного сидения за рулем у меня закоченели

ноги. Время от времени отдаю управление второму пилоту Козыреву. А мороз берет свое, проникает во все щели, нас не спасают даже теплые меховые комбинезоны. Борттехники, радист, штурман — те хоть время от времени могут вставать, двигаться, а пилоты лишены и этого. У Старой Руссы радист Бутенко вдруг докладывает: нам приказано садиться в Тулебле.

— Не понял. Запроси еще раз.

Через несколько минут он опять повторяет:

— Приказано сесть в Тулебле. Радиограмма из штаба командующего.

Сначала я никак не могу понять, в чем дело. Вроде все правильно, название совпадает, но ведь Тулебля находится на вражеской территории. Потом я сообразил: вот почему нас задержали при взлете и дали дополнительный код для связи. Значит, немцам удалось перехватить наши радиоданные с позывными. И я уже смело приказываю Бутенко:

— Пошли их к черту. Скажи, ждите, придем завтра с бомбами.

— Так и передать? — переспрашивает радист.

— Так и передай, чего с ними церемониться. Жаль, кончились бомбы, а то и правда можно было бы завернуть на Тулеблю, дать по фрицам несколько пулеметных очередей да сбросить десяток бомб.

Начинает светать. Только сейчас я почувствовал, как устал в воздухе. Ноги совсем занемели. Скорей бы на посадку. Но землю вижу плохо, обзору мешают очки и маска. Почти перед самым выравниванием быстро забрасываю вверх маску и произвожу нормальную посадку. И за это время умудряюсь обморозить лицо. А когда снял парашют и попытался встать на ноги — на глазах невольно выступили слезы, и я свалился с плоскости в снег. Прямо со стоянки с отмороженными ногами отвезли меня в госпиталь, где пришлось пролежать около двух недель.

Очень обидно и досадно в такое горячее время валяться в постели. Хорошо хоть друзья не дают скучать, захаживают частенько. Как-то пришел мой радист и говорит:

— А вы, товарищ капитан, теперь у нас не Орлов…

— А кто же тогда?

— Даже и не знаю: наверно, Свечников. Пошли мы с ним сегодня в штаб батальона выписывать меховые вещи. А дежурная, не спрашивая аттестата, выдает ему свитер и унты и отмечает все это по карточке… Федота Орлова. И официантки в столовой тоже называют его Орловым и даже сами предлагают добавку — компот. Чудеса, да и только. А вы ведь сами знаете, какой любитель вкусно поесть наш Сан Саныч…

А-а, вот в чем дело, теперь все понятно. Как-то, незадолго до злополучного вылета, у нас давали концерт артисты фронтовой бригады. И вот ведущий объявил:

— Выступает самая молодая артистка нашего коллектива Таисия Михайловна Рябикова. Она исполнит песню «Огонек», посвящает ее экипажу «Голубой двойки» и его командиру летчику Орлову.

Актриса, конечно, улыбается, весь зал аплодирует, а кто-то кричит: «Показать капитана Орлова!» Меня же в то утро не было здесь, отсыпался, после ночного вылета. Мой борттехник поднялся с места, сказать, что меня нет, но ему и рта не дали раскрыть, так сильно все опять захлопали. Так Свечников стал Орловым… Ну что ж, парень он хороший, дело свое знает отлично, так что мне за него краснеть не придется. Ну, а что официантки его не обижают — это тоже неплохо.

Будни и праздники

После госпиталя мне не пришлось много летать. Не потому, конечно, что ослаб, просто в эскадрильи не хватало самолетов, добавилось «безлошадных» летчиков.

Я сделал только шесть боевых вылетов на вражеские цели, два из них — под Ленинград. А вскоре мой и локтионовский экипажи отправили в тыл за новыми тяжелыми самолетами. Было это в самый канун Нового года.

До Москвы мы добирались долго: железная дорога в нескольких местах обстреливалась немцами. Ехали в холодных товарных вагонах, мерзли в тамбуре, не одни сутки ждали на станциях встречные эшелоны. Использовали всякую возможность, как-то даже ехали на тендере паровоза, загруженного углем. Представляю, какой у нас тогда был вид! Наконец — Москва. Кругом — затемнение, света нет. С наступлением сумерек девушки в военных полушубках проносят по улицам аэростаты: немецкие самолеты частенько появляются над городом. Один раз воздушную тревогу объявили при нас. Самолет шел на большой высоте среди лучей прожекторов. Кругом рвались снаряды. Слышно было, как отдельные осколки падали недалеко от нас. А на мелкие, падавшие кругом подобно редким каплям дождя, никто не обращал внимания, люди занимались своим делом. Было больно на душе: мы, летчики, невольно чувствовали себя виновными перед москвичами за этот вражеский самолет, начиненный бомбами, за то, что допустили немца до Москвы. И хоть знали, что лично из нас никто не виноват, — трудно было успокоить себя этой мыслью.

В бюро пропусков совершенно случайно встретили бывшего своего моториста Боровко из Ростовской бригады, когда-то летали с ним в одном экипаже. Сейчас лейтенант Боровко был комендантом этого здания.

— Вот здорово! — все удивлялся Федя Локтионов. — Здесь, в бюро пропусков, и можно сказать, почти своего земляка встретили.

Сам собой зашел разговор о старых друзьях-однополчанах. Перебираем одного за другим. Оказывается, Борис Федорович Чирсков стал теперь командиром полка, а полковника Филиппова перевели в часть Героя Советского Союза Валентины Гризодубовой.

— А Саша Краснухин и Николай Иванович Сушин теперь летают на Берлин, — объявил вдруг Боровко.

Федя Локтионов так и подскочил на месте:

— Сушин?! Где Сушин?

Вот тогда мы и узнали, что наш Николай Сушин после госпиталя был направлен в авиацию дальнего действия и летал с подмосковных аэродромов на Берлин, Хельсинки, Кенигсберг и т. д.

— Вот чертяка, даже не мог письма написать, — возмущался Локтионов.

— Ничего, — успокаиваю его, — теперь сами напишем. Знаем номер полевой почты. — А сам расспрашиваю у Боровко о других бывших однополчанах. Когда встретишь кого-то из своих, прочтешь в газете или услышишь по радио знакомые фамилии, сразу вспоминается ростовская бригада, так и возникают перед глазами образы Николая Гастелло, Жоры Туликова, Бориса Кузьмича Токарева, Чирскова, Зумбулидзе, Ильинского, Равича, Сушина, Кости Иванова и многих-многих других бесстрашных боевых летчиков — друзей и товарищей…

От Москвы наш путь был удачнее. Только в одном месте, недалеко от Рязани, поезд постоял у семафора. Причину задержки никто толком не знал, думали, что из-за вражеских самолетов.

— Самое страшное не опасность, а мысли о ней, — философствовал Бутенко. Почему дневной налет переносишь легче? Только потому, что видишь, куда и как падают бомбы. А ночью так и чудится, что все бомбы летят прямо на твою голову. Нет, все-таки мы, ночники, немало хлопот приносим немцам.

Все, смеясь, поддерживали Бутенко. И только борттехник Богульмов не принимал участия в разговоре. Вообще, он нервничал всю дорогу, ему казалось, что поезд идет слишком медленно: недавно он нашел свою семью, она была эвакуирована в Саратов, и теперь мысли его были там. Нежданно-негаданно он скоро увидит жену, детей, да еще под Новый год!..

Новый год мы встретили в одной из летных школ. Здесь же произошла у меня одна памятная встреча. У начальника школы полковника Богаева я увидел еще двух летчиков в кожаных регланах с меховыми воротниками. Что-то показалось мне знакомым в лице одного из них. «Где же мы встречались?» — невольно напрягал я память. И только, когда летчик стал расспрашивать меня о наших ночных полетах, я сообразил: да это же Герой Советского Союза Марина Раскова, командир женского авиационного полка, который тогда формировался. Я узнал ее по многочисленным довоенным портретам.

Самолеты нам так и не удалось получить. Договорившись по телеграфу с командующим, мы снова выехали на Северо-Западный фронт. Снова много суток подряд тащились на поезде в Москву. Очень трудно было в те времена с билетами. После того

как военный комендант отказался с нами даже разговаривать, мы атаковали один вагон и заняли все проходы и площадку тамбура. Ехали стоя, по очереди отдыхая на парашютных сумках. Вместе с нами ехал и один профессор-москвич с женой. Вот никогда не думал, что профессора бывают такими — маленький, худенький, очень болезненный на вид. А я почему-то представлял их себе совсем другими — степенными, солидными, с этакой седой, окладистой бородкой.

Позже, когда мы уже познакомились и рассказали нашему попутчику о своих первоначальных сомнениях, он рассмеялся и показал нам свои документы, хотя мы и без того уже верили ему. Фамилия его была Кирухин, Тихон Федотович. Перед началом войны он находился в Германии в командировке. Когда немцы без объявления войны напали на Советский Союз, его арестовали. Ему пришлось за эти месяцы перетерпеть немало мытарств, он сильно подорвал здоровье. После долгих унижений и скитаний ему все же удалось вернуться на родину через нейтральные страны. Сейчас как раз он вместе с женой возвращался в Москву. Конечно же, мы не могли теперь спокойно ехать в тамбуре, на парашютных сумках, видя, как тяжело дается такой способ передвижения и без того измученному профессору и его немолодой супруге. Разведав обстановку, мы, при поддержке кондуктора, освободили целое купе, выдворив оттуда спекулянтов. Устроили Тихона Федотовича с женой на нижние полки и ехали нормально до самой Москвы.

Мы сильно проголодались за время пути. Нигде ничего не продают, на вокзалах пусто. Правда, у нас были продукты, но все это сухим пайком, получено по аттестату. Не будешь же жевать сухую крупу. Надо ее варить, а где сваришь в поезде? Так и таскали собой ухой паек в парашютных сумках. В Москве профессор предложил нам пойти перекусить к нему на квартиру. Мы согласились. Уложили свои парашюты в углу одного из залов Казанского вокзала. Восемь человек остались дежурить около них, остальные отправились на квартиру профессора. Конечно, мы в первую очередь послали туда своих доморощенных поваров в помощники хозяйке. Они наварили каши на 20 человек, накормили всех нас посменно. Пили чай, разговаривали. Мы отогрелись, умылись, освежились, просмотрели свежие газеты. Сводка Совинформбюро сообщала, что к освобожденным нашими войсками городам присоединились новые названия — Рогань, Клин, Яхрома, Солнечногорск, Истра, Епифань… Как приятно было на душе. Но рано еще почивать на лаврах, враг не разбит, а только ранен. И нам еще много придется летать в его логово с бомбами…

Мы распрощались с гостеприимными хозяевами и — снова на вокзал, снова тот же маршрут. Приехав на станцию Бологое, я решил вызвать машину для переброски людей до Выползова: осталось ехать всего тридцать километров, а поезд идет только через день. Дозвонился по телефону до майора Родионова. Он обещал выслать машину, поздравил нас с новыми правительственными наградами. Я, в свою очередь, поздравил штурмана Евгения Ивановича Сырицу и командира отряда Федора Васильевича Локтионова с орденом Красного Знамени, своего летчика Козырева и радиста Бутенко — с орденами Красной Звезды. Собственно, весь экипаж «Голубой двойки» был удостоен правительственных наград: борттехник Свечников — ордена Красного Знамени, техник Киселев — Красной Звезды; механик Шутко, техник Гирев и оружейник Алсуев награждены медалями. До Выползово мы ехали на открытой машине, но несмотря на морозную январскую ночь, нам было тепло: согревала радостная весть о наградах.

И вот — снова фронт. Снова дышим фронтовым воздухом. К нам в эскадрилью прибыло пополнение из Мелитопольской школы летчиков. Несколько человек стажировалось и в нашем экипаже, в том числе и одна очень красивая девушка-радистка… Однажды мы полетели бомбить вражеский аэродром, где было большое скопление самолетов и, безусловно, сильная зенитная оборона. Взяли с собой и девушку — это был ее первый боевой вылет. Мы сразу же попали в клещи зенитных прожекторов, их было не меньше двадцати. Кругом стоял сплошной треск от рвущихся снарядов. На наших глазах взорвался один самолет из соседней части и упал на землю, охваченный пламенем. Да и сам я еле вывел свой корабль из опасной зоны. Вернулись домой с подбитым крылом, как говорится, на честном слове. Все члены моего экипажа бывали и не в таких переделках, но на этот раз и они готовились к самому худшему. А каково же было молоденькой девушке, впервые попавшей в такой ад! После посадки мы не узнавали ее — она была седая, плакала, смеялась, обнимала всех. Вскоре ее отправили в Москву — девушка сошла с ума… Фамилия у нее, кажется, была Берг.

Как-то после выполнения боевого задания мне пришлось ночью сесть на аэродроме Кресцы. Было это 24 января 1942 года. Там я встретил старого фронтового товарища — комиссара Лазаря Сергеевича Чапчахова. И он рассказал мне подробности гибели сына легендарного Фрунзе — Тимура, с которым он вместе служил. В студеные январские дни наши летчики прикрывали наступающие части. Тимур Фрунзе был в паре с лейтенантом Шутовым. Восточнее Старой Руссы до тридцати

немецких бомбардировщиков пытались бомбить наши наземные войска. Внезапно атаковав, Шутов и Фрунзе сломали их боевой порядок и сбили несколько самолетов. Вдруг в воздухе появились четыре «мессершмитта». Завязался воздушный бой. Через несколько секунд еще один вражеский самолет упал на землю. В это время из-за облаков вынырнули еще три стервятника. Теперь два советских летчика дрались с шестью истребителями. Вскоре еще один «мессершмитт» был сбит точным огнем Фрунзе. Но загорелся и самолет лейтенанта Шутова. Фрунзе остался один. Но герой-летчик не уклонился от неравного боя: он знал, что там, внизу, наша наступающая пехота нуждается в прикрытии с воздуха. До последнего вздоха дрался сын легендарного полководца. Он не допустил врага к боевым порядкам наших наступающих частей и геройски погиб в неравном бою. Это было 19 января 1942 года.

И опять перепутались дни и ночи. Не знаем, какая стоит погода, как живут и работают «дневные» наши коллеги — истребители, штурмовики и пикирующие бомбардировщики из соседних аэродромов: днем мы отсыпаемся. А ночью выруливаем на старт, взлетаем, нагруженные бомбами, и до утра высматриваем позиции врага, уничтожаем их, постоянно рискуя жизнью между пунктирами трассирующих пуль и разрывов снарядов в небе.

В феврале наш экипаж выполнил более двадцати ночных боевых вылетов и сбросил на врага более 50 тонн бомбового груза. Немало было уничтожено воинских эшелонов, боевой техники, автомашин, самолетов и живой силы противника. У «Голубой двойки» количество боевых вылетов было больше, чем у других экипажей. Меня это, конечно, радовало. Но было у меня в феврале и еще несколько радостей, праздников, так сказать, личного порядка.

В начале месяца нас повезли в Валдай, в штаб командующего для вручения правительственных наград. На столе, покрытом красным сукном, — коробочки с орденами и медалями. Среди них — орден Ленина и медаль «Золотая Звезда». Командующий зачитывает Указ Президиума Верховного Совета Союза ССР о присвоении звания Героя Советского Союза Григорию Аверьяновичу Тарянику. К столу четким шагом подходит ничем особенным не приметный человек с орденом Красного Знамени на груди. Так вот он какой, прославленный асс, о котором столько писали газеты! Как-то он повел пятерку пикирующих бомбардировщиков на Запад. Миновали линию фронта, отыскали цель, отбомбились. Далеко внизу забушевало пламя пожаров. Самолеты повернули обратно. Триста километров отделяло

летчиков от своего аэродрома. Вдруг из-за облаков вывалилось семнадцать «хенкелей». Пять против семнадцати! И бомбардировщики приняли неравный бой. Таряник дрался с шестью вражескими истребителями одновременно. Следуя его примеру, храбро сражались и другие летчики, нанося врагу яростные ответные удары. Пятерых истребителей не досчитались фашисты после боя. Когда бомбовозы благополучно опустились на летное поле, товарищи с изумлением осматривали сплошь изрешеченную пулями машину героя этого боя Григория Таряника. И вот член Военного Совета Северо-Западного фронта генерал-лейтенант Богаткин прикрепляет на грудь Таряника орден Ленина, звезду Героя и крепко обнимает мужественного летчика.

Потом к столу один за другим выходили другие. Наступила и моя очередь. Когда мне прикрепили к гимнастерке новенький, сверкающий орден Красного Знамени, я, еле сдерживая волнение, произнес:

— Обещаю делом оправдать высокую награду. Будем отлично воевать не только экипажем, но и всем отрядом.

У себя дома мы устроили традиционные фронтовые «крестины» орденов. И только теперь я пожалел, что злословил раньше над Мишей Скорыниным, который ходил все время грудь нараспашку, чтоб всем был виден хоть уголок его ордена Красного Знамени. Смешно было смотреть, как он старался пошире, как бы невзначай, открыть борта шинели или летного комбинезона, а то долго искал в нагрудных карманах зажигалку, но находил ее почему-то в комбинезоне… Сейчас же я даже пожалел, что некурящий — уж не поищешь зажигалку. Зато мне почему-то часто становилось «жарко», и я тоже расстегивал свой меховой реглан.

Запомнилось мне также шестнадцатое февраля. Погода тогда была морозная, малооблачная — будто по заказу, специально для нас, ночников. Сегодня на борту «Голубой двойки» новый «летчик-наблюдатель» — корреспондент газеты «Советский сокол» Николай Сержантов. Он давно просился со мной на боевое задание, чтоб своими глазами посмотреть, как мы работаем в воздухе. Просто ходу нам не давал. И когда, наконец, ему разрешили лететь, он побежал к кораблю как мальчишка. Устроили его в штурманской рубке вместе с Иваном Милостивенко.

Перед взлетом летчик Козырев говорит мне:

— Хорошо бы, если немцы сегодня стреляли по нас как следует, если будут над целью прожекторы, а кругом рваться снаряды.

— Типун тебе на язык, — говорю ему.

— А то что за полет без зенитного огня? Что тогда напишет наш «летчик-наблюдатель»? — отвечает Козырев, показывая на корреспондента.

— Ты не беспокойся за него. Они умеют так писать, что иной раз сам себя не узнаешь, когда прочтешь потом…

Высота 1800 метров. Идем немного стороной, стараясь миновать вражеские прожекторы. Немцы нервничают, резко бросают лучи из стороны в сторону, но нас как броня защищает тонкий слой облаков. Подходим к цели — внизу аэродром. Там вражеские самолеты. Шарят лучи прожекторов. Но стреляют зенитчики наугад, снаряды разрываются на высоте трех-четырех тысяч метров, а мы гораздо ниже. Через разорванные облака нам хорошо видна цель, сами немцы помогают отыскать ее своими прожекторами. Мы не спешим, сбрасываем половину бомбового груза, затем снова разворачиваемся. Отчетливо видно, как горят самолеты немцев. Корреспондент выскакивает ко мне с довольным лицом, улыбается, что-то говорит. Мне не слышно и некогда слушать: мигает сигнальная лампочка: «Держать курс так». Сержантов опять убегает в штурманскую рубку. И снова серия фугасных бомб летит на головы фашистов. Немецкие прожекторы все еще мучаются, зенитчики продолжают стрельбу по звуку моторов. Но мы уже в безопасности.

Вернувшись на аэродром, мы быстро осмотрели машину, вновь подвесили бомбы. Надо спешить, не часто бывает такая славная погодка. Наш Сержантов даже не пошел в землянку погреться и попить чаю. Он боялся, что мы улетим без него и все бегал вокруг самолета, согревая замерзшие ноги. Снова взлет. Снова моторы гудят над целью.

Мы трижды в эту ночь были в воздухе. Уничтожили много немецких самолетов, сбросили на врага около восьми тонн бомб. Вместе с нами совершил три боевых вылета и корреспондент «Советского сокола» Николай Сержантов.

Рано утром, только мы вернулись в последний раз на аэродром, начальник политотдела полковник Драйчук вручил мне партийный билет. Поздравил с высоким званием члена Коммунистической партии Советского Союза. Я, вообще, не мастер говорить речи, но сейчас от радости и вообще растерял все слова. Ответил по-уставному:

— Служу Советскому Союзу! — и добавил: — С этого дня буду бомбить врага еще злее — до полной победы. Моему народу, моим землякам никогда не придется краснеть за меня.

И еще один день надолго запомнился мне в этом богатом

событиями феврале — девятнадцатое число, день моего рождения. Как никак, уже двадцать девять лет стукнуло, не грех и в прошлое оглянуться, вспомнить детство. Отец умер, когда мне было всего два года. Кроме меня, у матери осталось еще трое, мал мала меньше. Чтобы как-то прокормить и вырастить нас, мать снова вышла замуж — но неудачно. Отчим часто пьянствовал, избивал нас. И мать опять вернулась в наш ветхий полуразвалившийся домик с покосившимися окнами. Зимой дом со всех сторон заваливали соломой и навозом для сохранения тепла — чуть-чуть только виднелись верхние рамы. Я сидел, прижавшись к стеклу носом и с завистью поглядывал, как катаются на санках соседские мальчишки: у меня не было ни одежды, ни лаптей, чтоб выйти на улицу. В голодные 20-е годы мать отдала меня в подмосковный детдом — иначе вряд ли удалось бы мне выжить, кругом умирали от голода целые семьи. Еще в детдоме родилась во мне мечта стать летчиком. Позже, когда я вернулся в деревню и во время летних каникул пас скот, я часто безотрывно смотрел в небо, на парящих в высоте птиц, запускал воздушных змеев, мастерил немудрёные модели самолетов. Потом поступил работать на горьковский завод «Жиртрест», а по вечерам занимался в кружке планеристов. В 1932 году Горьковский крайком комсомола, учитывая мои склонности, направил меня в лётную школу, которую через три года я закончил с отличием. И вот уже несколько лет я — летчик страны Советов. Большую часть суток провожу в воздухе. Очередной боевой вылет у меня и сегодня, в день рождения.

«Голубая двойка» набирает высоту, держит курс на крупный железнодорожный узел, где большое скопление немецких эшелонов с боеприпасами. Несмотря на сильный заградительный огонь, мы прорвались-таки к цели, оставляя за собой целое море огня и взрывов. Но на этот раз и нам досталось. Как я ни маневрировал, но трассирующие пули прошили самолетные крылья. И это бы еще полбеды. Вдруг докладывает борттехник Свечников:

— Товарищ командир, с обоих правых баков течет бензин. Баки пробиты.

Я приказал перекрыть правую группу баков и развернул самолет по направлению к дому. Вот те на, хорошо еще — баки не взорвались, видно, пули попали ближе ко дну, где нет скопления бензинных паров. Во всяком случае, мы пока летим. Но надолго ли хватит горючего? А что, если нам придется пойти на вынужденную посадку, да еще на территории противника? Тогда не день рождения получится, а скорей — наоборот… После быстрых расчетов штурман успокоил меня: горючего хватит до

ближайшего аэродрома Кресцы. Но что делать с оставшимися четырьмя фугасками? Не везти же их обратно на аэродром. Решили удружить их немцам и пошли попутно нашему маршруту по железной дороге. Вот впереди показался какой-то состав — довольно длинный, над паровозом вьется белый дымок. Радист открыл уже по нему огонь. А потом и бомбы пошли вниз. Через мгновение самолет качнуло от взрывной волны, и мы увидели, как поезд скатился под откос. Мы шли совсем низко над землей, даже не понимаю, почему не стреляли немцы: то ли растерялись, то ли приняли нас вначале за своих.

В Кресцах мы приземлились благополучно. Там во всю кипит работа. Экипажи прилетают, подвешивают бомбы и улетают опять. Командир батальона только успевает подвозить бомбы на аэродром. Нам даже немного завидно и обидно за свое вынужденное безделье. Но сидеть долго в Кресцах тоже нельзя: уже с утра здесь начнут шнырять «мессера». Того и гляди, вообще, останешься без самолета. Вынырнет какой-нибудь «мессер», даст очередь и уйдет, а ты жди, загорится твой самолет или нет. Правда, с наступлением рассвета над аэродромом целыми днями дежурили наши истребители. Но лишняя предосторожность на фронте не мешает.

И вот рано утром, дозаправив баки левой группы моторов, я вылетел из Кресцов на Выползово. Ориентировка здесь — легче не надо: лети по шоссейной дороге прямо, и все. Никуда не денешься, скоро попадешь в Валдай, а там до аэродрома рукой подать. Летели на малой высоте, почти на бреющем полете. И вдруг у самого Валдая облачность резко прижала нас к земле, и самолет быстро обледенел. Пропала всякая видимость — кругом снег, белым-бело. Потом снова выскочил на дорогу и продолжаю полет. Около аэродрома места мне хорошо знакомы. Сделал над каким-то домом разворот и пошел на посадку, надеясь на свою память. В последнюю минуту вижу: заход неправильный, под большим углом, не успею развернуться, а так сесть — не хватит места для пробега. Уже высота 25 метров, впереди стоят истребители, кругом люди. Увидели меня — разбегаются. Я даю всем четырем моторам газ и проскакиваю прямо над головами людей. Мельком успел посмотреть, где выложен старт, и снова потерял аэродром, он остался где-то позади. Снова делаю разворот, но чуть в стороне над лесом. Вот наши землянки, начало аэродрома… Теперь направление представляю, все в порядке. Старший летчик Кулыгин все еще стоял у «Т» с флажками и стрелял из ракетницы, ожидая от меня второго нормального захода, а я уже заруливал на стоянку за его спиной. Подбежали летчики-истребители посмотреть, кто их напугал. И за

обедом поднесли мне в честь дня рождения свои законные сто граммов. Правда, я пытался доказать, что 19 февраля я родился трижды: первый раз — по календарю, второй — над целью ночью, а третий раз — вот сейчас, на посадке. Словом, мы дружно отметили мой юбилей, а с наступлением темноты уже снова были в воздухе.

Раз уж я начал говорить о праздниках, не могу умолчать и о том, как прошел для меня День Красной Армии. Начну издалека. Еще когда я работал на заводе «Жиртрест», рядом с нами в общежитии жили девушки, приехавшие из других городов. Учили нас, чувашей, говорить по-русски, шефствовали над нашей холостяцкой комнатой. Хорошие были девчата, но особенно нравилась мне одна, Зоя Наумова. Она была очень веселая и в то же время серьезная, много знала. Я изо всех сил тянулся к ней, счастлив был выполнить любую ее просьбу. Помню, Зоины подружки даже злоупотребляли этим: то попросят меня от имени Зои в мороз наколоть и принести им дров, то поздно вечером пошлют за кипятком в кочегарку. А я, конечно, безропотно все делал. Потом девушек переселили в другое здание, но я и там бывал при каждой возможности. Наступило Первое мая. Мы тоже все пошли на демонстрацию, правда, без Зои. И вдруг над площадью низко-низко пролетел самолет, разбрасывая праздничные листовки. Я забыл обо всем на свете, видел только самолет и летчика. После демонстрации со всех ног бросился в общежитие, к Зое, чтобы поделиться с ней своими впечатлениями. Но увы, мой восторженный рассказ был принят довольно холодно, к тому же в комнате находились незнакомые мне парни. Глубоко обиженный, я распрощался и больше уже не заходил туда. Назло Зое — и особенно ее новым знакомым — я теперь все свободное время проводил на аэродроме и в мастерских, еще усердней стал заниматься в планерном кружке. Зоя мне нравилась по-прежнему, даже больше чем раньше, но объясниться с ней я не отваживался и только издали незаметно следил за ней глазами. На работе и в учебе я старался вовсю. Мне хотелось стать лучше, умнее, чтобы она сама все это заметила, оценила. А через год друзья провожали меня в летную школу. Пришла на вокзал и Зоя. Правда, держалась она в сторонке, но когда поезд тронулся, уже на ходу крикнула: «Федя, я верю, ты обязательно будешь летчиком, желаю успеха!» С тех пор я ее не видел, но в моей памяти она жила все эти годы.

Так вот, 23-го февраля, только я успел вернуться на аэродром после очередного ночного вылета, подбегает посыльный и говорит:

— Товарищ капитан, вас вызывают в штаб.

— Хорошо. Сейчас иду, — отвечаю. И, выключив моторы, зашагал как усталый медведь — в полном летном обмундировании, в унтах — по снежному полю в сторону землянки. В штабе получил приказ: срочно перебросить 28 летчиков на тыловой аэродром, в город, в котором живет Зоя, моя первая, почти детская, наивная любовь. Сразу нахлынули воспоминания.

И хоть сильно устал я в этот день, но когда мы прилетели, ноги сами понесли меня к Зонному дому. Меня встретил невысокий приветливый старичок, очевидно, ее отец. Он рассказал, что Зоя замужем, что у нее уже двое детей, работает она в Доме культуры и сейчас как раз находится там. И вот уже я шагаю к клубу. Народу там — полным-полно, все внимательно слушают доклад, посвященный Дню Красной Армии и Военно-Морского Флота. Бывают же такие совпадения: еще и суток не прошло, как я был на фронте, бомбил врага, а сейчас сижу в клубе, в тылу, среди мирных жителей и вместе с ними слушаю доклад о подвигах фронтовиков. Зою я отыскал только в конце вечера. Казалось бы, много о чем есть поговорить. Но чувствовалось, Зою не особенно радует эта встреча. Мы постояли у ее дома, перекинулись несколькими ничего не значащими фразами и вежливо распрощались. Я даже не рассмотрел как следует ее лица — оно было в тени. Но это и к лучшему. Пусть в моем воображении она всегда останется той большеглазой веселой девушкой, которую я знал когда-то. В тот вечер у меня на душе было и грустно и светло. Жаль, конечно, что Зоя так холодно встретила меня. И в то же время я всегда буду благодарен ей: ведь первая любовь не забывается…

Вот и февраль на исходе. Уже восемь месяцев мы защищаем свою родину от фашистских оккупантов. На Северо-Западном фронте, несмотря на все старания немцев, им так и не удается продвинуться вперед. На наших летных картах линия фронта представляет собой как бы мешок с горлышком под Старой Руссой. Немцы стремились расширить узкую горловину, то и дело подбрасывали свежие силы, подтягивали резервы. И если им до сих пор не удавалось добиться своего, так немалую роль в этом сыграли и мы, летчики. В последнюю ночь февраля мы поработали особенно усердно. Как сообщила позже разведка, мы уничтожили более 30 самолетов противника, множество солдат и офицеров, несколько спецмашин, за что получили благодарность от командующего фронтом.

Но в начале марта погода резко ухудшилась, уже нельзя было ночью вылетать на бомбометания. Зато мы теперь чаще стали бывать у партизан. Доставляли им продукты, боеприпасы,

обмундирование, как-то даже подкинули четыреста пар лыж. До чего же партизаны были довольны тогда — ведь зима, бездорожье. Вывозили мы на Большую землю и раненых из партизанского края. У нас была тесная связь друг с другом. Мы часто бомбили немцев по указанию и сведениям партизан, и не было для нас дороже похвалы, чем получить от них подтверждение: цель поражена точно.

Многие встречи с партизанами сохранились в памяти и по сей день. Это были на редкость смелые, мужественные люди, постоянно рисковавшие жизнью. Мы преклонялись перед их каждодневным, каждочасным подвигом — ведь нелегко воевать в тылу врага — и старались особенно тщательно выполнять задания, связанные с помощью партизанам. Перелетев через линию фронта, мы снижались в заданном районе и давали заранее согласованные сигналы. Если сигналы совпадали, на земле зажигались костры в виде конверта или треугольника. И у нас теплело на душе: мы представляли себе обросших бородами людей, которые целую ночь простояли на морозе, в снегу, с неослабевающим вниманием прислушиваясь к шуму моторов, ожидая посланцев с Большой земли.

Местность не всегда позволяла произвести посадку, и тогда мы выбрасывали парашютистов или груз в специальной упаковке. И вот уже опять кругом кромешная тьма, сигналов как не бывало — все до одного костра потушили заботливые руки. Невозможно описать все пункты, куда мы летали к партизанам. Особенно был известен в тех краях один из руководителей партизанского движения — товарищ Герман. Иногда в задании так просто и писалось: «Герману», а мы-то уж хорошо знали, куда вести самолет. К сожалению, мне так и не удалось лично повидаться с этим мужественным человеком, но заочно мы знали друг друга неплохо. Нередко целые немецкие гарнизоны громили мы по партизанским данным, поддерживали их с воздуха по особой согласованности — «нужде». А нужда, была у всех у нас одна — уничтожать врага.

Однажды мы получили приказание: выбросить небольшую группу десантников с особым заданием. Поручили это задание экипажу Григорьева. Экипаж был вполне подготовлен для такого полета. Штурман Васильченко хорошо знал свое дело, да и сам Григорьев летчик неплохой, не раз летал ночью. Правда, погода была неважная: низкая десятибалльная облачность и, снегопады. А какова погода по маршруту, о том мы имели совсем скудные данные, одни только предположения. Но несмотря на это, экипаж Григорьева с десантом на борту вылетел на цель. Через некоторое время экипаж передает: «Возвращаюсь обратно из-за плохой

погоды».

И, не выполнив задания, произвел посадку обратно на свой аэродром.

Но тут пошли звонки из штаба командующего: «Почему вернулся? Ведь особое задание. Надо в Москву докладывать. Надо любой ценой выполнить» и т. д. Наш командир Родионов докладывает, что нет погоды по маршруту, что облачность до самой земли, и потому никак невозможно выбросить парашютистов. Они разобьются о землю. Но звонки не прекращались, требовали немедленно повторить полет.

На сей раз наш Родионов решил послать более сильного летчика, командира отряда Федора Локтионова со штурманом Михаилом Скорыниным. Но и экипаж Локтионова вернулся обратно, не выполнив задания. Причина та же: отвратительная погода. И снова пошли звонки из штаба в еще более резкой форме: требовали немедленного вылета на цель. Что остается делать нам, летчикам, — повторить приказание и выполнить его. Теперь выбор пал на мой экипаж.

Десантники быстро пересели на мой корабль, и мы, взлетев, сразу же легли на курс. Сначала погода была в пределах нормы. Но когда начали подлетать к лесисто-болотистым местам в районе озера Селигер, я увидел: действительно, видимость впереди полностью теряется. Высота по прибору уже ниже ста метров, и продолжать путь дальше — просто бесцельно — и задание не выполнишь, и самолет разобьешь. А что впереди ожидает, ничего неизвестно, никаких новых данных о погоде нет. Как бы ни было, как бы ни «снимали» с меня стружку, я тоже решил вернуться обратно. Продолжать маршрут дальше — наверняка свернешь шею себе и товарищам. Вообще, мое положение было не из легких: вернуться обратно, не выполнив задание, тем более в третий раз, — значит, опять не миновать страшных звонков из штаба. Чего доброго, заработаешь еще взыскание от командующего под горячую руку. Время военное. Потом мы, летчики, знали нашего командующего — генерала Куцевалова. Человек он был с крутым характером. За такие вещи — невыполнение боевого задания — по головке не погладит. В общем, лечу домой и думаю: чем же все это кончится? Произвел посадку. Зарулив ближе к командному пункту, выключил моторы и пошел в штаб, к телефону, докладывать командиру.

Я рассказал Родионову, как обстоит дело с погодой на маршруте, попросил его доложить об этом командующему. Родионов мне отвечает, что он никому и ничего докладывать не будет, так как командующий сам выехал на машине из Валдая к нам для выяснения дела. Так что, мол, сам доложи.

Сказать по правде, я даже малость струсил. Ну, думаю, будет гром и молния, всем станет жарко. А сам вышел в темный коридор на лестницу. Смотрю, подъехала машина, и на темной лестнице послышались шаги. Судя по голосам, приезжих было трое. Чтобы не попадаться начальству на глаза раньше времени, стою за дверью и слушаю. Один говорит:

— Да, действительно, погода плохая. Второй продолжает:

— Три экипажа вернулись и не выполнили!

— Орлов летчик хороший, если и он не мог долететь до цели, стало быть, действительно, явно нелетная погода, товарищ командующий.

И опять голос второго:

— Но ведь Москва требует, и мы должны доложить о выполнении задания немедленно.

И все трое зашли в штаб. Вскоре позвали туда и меня. Я зашел и начал докладывать обо всем по порядку. Но командующий прервал:

— Вольно! Давайте, расскажите про погоду и про то, почему не выполняете боевое задание!

Конечно, я все доложил, высказал и свое предположение: может быть, погода хуже по этому маршруту из-за влияния озера Селигер, может, надо подойти к цели с севера, со стороны станции Лычково.

Тогда командующий говорит:

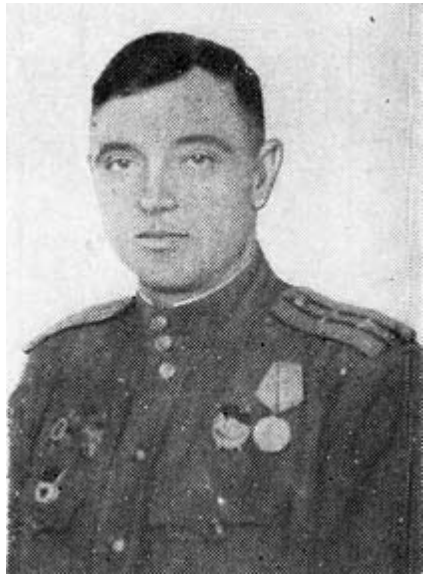
— Немедленно готовьтесь к вылету. Возьмите на борт и начальника парашютно-десантной службы подполковника Поваляева, — и показывает на незнакомого мне офицера, приехавшего вместе с ним на машине. Другой приехавший был заместитель командующего, член Военного совета воздушной армии И. В. Мошнин.

Вскоре мы вылетели на цель по другому маршруту. Со мной во второй раз — а так уже четвертый! — «катались» десантники особой группы в эту ночь. Трудно сказать: то ли действительно маршрут правильный подобрали, то ли к утру улучшилась погода, но в полете особых затруднений не встречалось. Мы сбросили парашютистов в назначенном месте и благополучно вернулись на аэродром.

Генерал-майор авиации А. Е. КУЗНЕЦОВ.

Герой Советского Союза полковник В. Г. РОМАНЮК.

Зам. командира эскадрильи Н. И. СУШИН.



Штурман отряда М. Д. СКОРЫНИН.

Герой Советского Союза А. М. КРАСНУХИН.

Герой Советского Союза М. Т. ЛАНОВЕНКО.

Герой Советского Союза Я. И. ПЛЯШЕЧНИК.

Герой Советского Союза М. Я. ОРЛОВ.

Две поездки в тыл

После выполнения боевого задания не вернулся на базу экипаж Феди Локтионова. Что с ребятами, где они сейчас? Гадай не гадай, а причина может быть только одна: сбили над целью. И подбитый самолет или сгорел в воздухе, или же произвел где-нибудь вынужденную посадку… Вот уж много дней мы напрасно ждем хоть какую-нибудь весточку об экипаже. На душе скребут кошки, особенно когда заходишь в общежитие. Пустуют сразу восемь кроватей, у каждой — знакомые до мелочей личные вещи их владельцев. И кто знает, вернутся ли они сюда когда-нибудь? Давно уже среди нас не слышно смеха, веселых шуток, забавных историй, которые мастерски умел рассказывать Федя Локтионов.

У меня не было, пожалуй, в эскадрилье друга ближе Феди, нас с ним многое роднило. То, что мы оба тезки, оба капитаны, оба командиры отряда тяжелых кораблей, оба не раз вместе летали на боевое задание и переживали одинаково, видя друг друга в ослепительных лучах прожекторов, и оба, наконец, были холостяками. Наши койки стояли рядом, и мы часто вполголоса разговаривали по вечерам или же сражались в шахматы. Я временами подтрунивал над Федей, заядлым курильщиком, но честно отдавал ему положенные мне папиросы. Вот и сейчас тумбочка полна курева, яркие пачки «Казбек» поджидают своего хозяина, а Феди все нет и нет. Все в эскадрильи переживали за экипаж Локтионова, а для меня это было горе вдвойне: в этот раз вместе с Федей полетел штурманом Евгений Иванович Сырица.

В обычные дни как-то не очень задумываешься, что из себя представляет тот или иной человек, сколько в нем заложено хорошего. Больше обращаешь внимание на недостатки, делаешь замечания по службе — даже тогда, когда можно бы и воздержаться! А вот когда человека, близкого друга, нет рядом — он раскрывается вдруг перед тобой во всей своей душевной красоте. Остро вспоминаешь все до мелочей, перед глазами проходит долгая совместная работа, сложные боевые вылеты. Отдельные эпизоды, принесшие когда-то немало горьких минут, вызывает невольную улыбку. Я, например, как сейчас вижу Сырицу на стадионе ростовского авиагородка, во время футбольного матча. Его тогда в такой восторг привел виртуозный бросок вратаря Гастелло, что от избытка чувств он начал колотить пилоткой по голове сидящего впереди болельщика. Им, к нашему ужасу, оказался начальник связи эскадрильи капитан Зыбенко. И вот Евгения Ивановича нет…

И все-таки мы не теряли надежды. Мы ждали. И воевали еще

ожесточенней, мы должны были теперь мстить немцам и за себя, и за пропавших без вести товарищей. В последнее время мы работали с площадки Любница. Единственное ее преимущество было в том, что она находилась всего в десяти километрах от линии фронта, можно было увеличить количество боевых вылетов. Во всех же остальных отношениях Любница очень мало подходила для наших тяжелых ночных кораблей. Это самое обычное колхозное поле. Кругом — незамысловатые заросли кустарников, бесконечный лесной массив и никаких характерных ориентиров. Особенно трудно было производить взлет — глубокий снег, какие-то бугры. Самолеты долго бежали по рыхлому снегу, с трудом развивали скорость для отрыва от земли. Приходилось глядеть в оба, чуть зазеваешься — и наскочишь на дерево или же очутишься в кювете. Впрочем, не намного легче было выполнять и посадку. С воздуха еле-еле просматривался посадочный знак «Т». Этому «Т», конечно, было далеко до нормального посадочного знака, он обозначался лишь пятью тусклыми фонарями «летучая мышь». И только мы, любницкие летчики, знали, что эта за мерцающие слабые огоньки. Да и вообще, светом нас не баловали. Посадка требовала большого мастерства, максимума внимания и напряжения.

И как все летчики ни старались, а командир корабля лейтенант Драпиковский наехал-таки однажды на глубокий снег, поставил машину на нос. Экипаж остался цел и невредим, а вот носовую часть самолета подмяло до самой кабины летчика. Нужно было срочно, пока не рассвело, убрать поврежденный самолет в лес и замаскировать его ветками. Рано утром все экипажи улетели на основную базу, в том числе и Драпиковский на моей «Голубой двойке», а я с его экипажем остался, чтобы как-то подлатать «пострадавшего» и тоже потом перегнать его на базу. А там уж его фундаментально отремонтируют. Сколько мы ни ломали голову вместе с инженером эскадрильи Андреем Ивановичем Трудениковым, но так ничего не смогли придумать, кроме как полностью отсоединить нос самолета — штурманскую кабину от фюзеляжа. Открытое место залатали листовым железом. Получился какой-то обрубок самолета. В кабине летчика не было приборной доски, ноги при нажатии на педали доставали до самого железа. Но следовало срочно убираться отсюда восвояси, каждый лишний час пребывания на виду у немцев был не в нашу пользу. Когда я сел за штурвал, почувствовал себя как-то непривычно и неуверенно. Чуть вытянешь голову из-за разбитого козырька — и под самым носом видишь землю. Моторы уже опробованы, можно и взлетать. Но боязно: черт его знает, как поведет себя в воздухе этот куцый обрубок, да и выдержит ли при

взлете напора встречного ветра залатанное место?

Как бы то ни было, взлетели мы нормально. Я осторожно развернул самолет на малой высоте и на бреющем полете пошел домой, к себе на основную базу. Старались прижиматься как можно ближе к земле, а то еще обстреляют свои же, приняв наш корабль за чужой, за самолет неизвестной немецкой конструкции. А темный густой лесной фон помогал нам избегать нежелательных встреч с немецкими «мессерами». Но все же стрелки стояли в полной готовности у своих пулеметов. Летчик Шашков не переставал удивляться: летим! Летим, хотя у нас самолет без штурманской кабины и один прибор скорости на двоих. А штурман, если ему надо было сообщить об изменении курса, открывал дверь кабины бортового техника, где он устроился, и показывал рукой вправо или влево. Так, призвав на помощь всю свою изобретательность, мы все-таки добрались до дома. Когда зашли на посадку, на аэродром высыпал чуть ли не весь городок. Люди стояли, задрав вверх головы, и гадали, что же это за самолет?

Но увы, оказалось, что и на базе тоже ничем нельзя помочь злополучной машине. Требовалась новая штурманская кабина с многочисленной аппаратурой и сложным приборным хозяйством, а ее не было. Куда только мы ни обращались, вплоть до военных заводов, всюду получали отказ: ТБ-3 уже были сняты с производства, промышленность выпускала теперь другие, более совершенные марки машин. Но мы не теряли надежды, посылали новые и новые запросы. Летчик Большаков, прибывший к нам из школы штурманов, вспомнил: у них там на учебном полигоне, вроде, стоял списанный самолет с неповрежденной носовой частью, да и вообще, утверждал он, там легче найти нужную нам кабину.

Командир эскадрильи майор Родионов решил послать туда меня, как «уже имеющего опыт» летать на таком необычном самолете. В штурманы мне дали стажера Бакулина, только-только начинающего свою летную биографию. Что же, решение правильное: опытные штурманы нужны здесь, на фронте. И вот я с экипажем Драпиковского (сам он временно остался за командира «Голубой двойки») вылетел на ремонт.

Добрались туда благополучно — маршрут знакомый, не раз приходилось бывать в этом районе, да и вести самолет днем куда легче, чем ночью. А тут всех нас чуть не арестовали — как, мол, посмели лететь на самолете, который держится в воздухе на одном честном слове?.. Забрали у нас все документы и дали команду не заправлять машину бензином до выяснения всех обстоятельств такого рискованного полета. Мы в это время тоже

не теряли времени даром — облазили с борттехником Дорофеевым весь городок, но ничего утешительного для себя не узнали. Здесь, судя по всему, тоже ничего не выйдет с ремонтом. Решили перебраться куда-нибудь поближе к Москве, там все-таки есть мастерские, да в случае чего и с самой столицей оттуда легче связаться. Но, когда я заикнулся об этом, никто в гарнизоне даже слушать не захотел нас, все ссылались один на другого: кому охота на свой страх и риск выпускать в воздух неисправный самолет? Наконец, после упорных «боев» с диспетчером, после бесчисленных звонков по разным концам нам все-таки дали разрешение на вылет. Против ожидания, на аэродроме в Москве, когда я заходил на посадку, никто даже не обратил на нас внимания: решили, видно, что какой-нибудь летчик-испытатель обкатывает новый самолет. Зато когда сели, заставили зарулить наш самолет в самый дальний угол аэродрома. Конечно, было немного обидно, ну да, в конце концов, главное для нас — отремонтировать скорее корабль. С утра решили с борттехником добраться до полигона — еще в воздухе мы высмотрели там какой-то явно негодный ТБ-3, служащий мишенью. Облазили по весенней распутице весь лес, вымокли с ног до головы и, наконец, добрались до самолета. Нда-а, о ремонте и восстановлении его штурманской кабины нечего было и думать, машина поломана донельзя, вся изрешечена пулями и снарядами. Домой мы вернулись только к вечеру — усталые, мокрые, все в грязи и злые на весь белый свет: впустую потеряли целый драгоценный день.

Утром на электричке выехали в Главный штаб управления. В бюро пропусков застали уйму народу, у всех, конечно, срочные дела, в общем, нам нечего было и мечтать попасть сегодня на прием. Но, видно, кто-то из нас родился под счастливой звездой: когда мы, потеряв уже всякую надежду, начали строить планы на завтрашний день, я случайно натолкнулся на одного знакомого инженера, полковника Воробьева, с которым как-то вместе были в доме отдыха. Пробыл я в этом доме отдыха всего несколько дней (попал туда из госпиталя, когда отморозил ноги), но мы успели тогда сдружиться, не раз вместе рыбачили. Воробьев был веселым, жизнерадостным, а главное, умным и душевным человеком. И теперь я сходу выложил ему все наши беды. Воробьев прямо тут же оформил нам документы. Словом, повезло нам очень здорово. Я глазам своим не верил — как это он так быстро сумел помочь мне. А он улыбается:

— Я ведь работаю в этом отделе. Так или иначе вы обратились бы ко мне, не сегодня, так завтра. Вот я и решил опередить события, сэкономить время себе и вам. Только уговор: первые бомбы по врагу на отремонтированном самолете вы

посвятите нам…

Не зря, видно, говорят: человек никогда не бывает довольным. На руках у меня ценнейший документ с прямым приказанием отремонтировать самолет, лети туда, куда приказано. Так нет же, пытаются прозондировать обстановку здесь же, — нельзя ли, мол, прямо тут все это сделать: а то ведь лететь часов шесть, а нам надо скорей на фронт. Но в тот разговор ни к чему хорошему не привел, наоборот, кое-кто даже стал обвинять меня в трусости, в том, что я чуть ли не отсиживаюсь здесь в тылу. Заладили все одно: «Выполняйте приказ, и точка!» Посыпались телефонные звонки в гостиницу и продовольственный отдел с требованием немедленно снять экипаж «безносого» ТБ-3 со всех видов довольствия, пусть, дескать, улетают с нашего аэродрома куда хотят. Случается же в жизни как в анекдотах, такого и нарочно не придумаешь: только вчера меня чуть не арестовали за то, что летаю на неисправном самолете, а тут, наоборот, распекают, что хочу остаться… Мне не оставалось ничего другого, как дать команду: «Экипаж, по местам! Запускай моторы!» Через десять минут мы уже были в воздухе и вечером произвели посадку на указанном аэродроме. Полет прошел благополучно, если не считать того, что под Тамбовом нас вынудили приземлиться свои же истребители: очень уж подозрительным показался им наш самолет. Правда, потом они извинились, даже горючим подзаправили нашу машину.

…Пожалуй, впервые в жизни так скучно, почти в полном одиночестве, встречал я Первомай — вдали от полка, от друзей. Нас даже не пустили на аэродром, где проходил парад войск местного гарнизона, мы лишь издали, чуть ли не в щелочку подсматривали, как чеканили шаг курсанты-авиаторы, как красиво проходили летчицы из полка Героя Советского Союза Марины Расковой, который заканчивал тогда формирование и ожидал отправки на фронт. Честное слово, даже зависть брала. То ли дело было в прошлые Первомай. Я с детства не пропускал ни одной маевки. Какое неизгладимое впечатление произвели на меня когда-то праздничные демонстрации в Горьком, страстные выступления на них секретаря крайкома партии А. А. Жданова. А самолет, разбрасывающий листовки на первомайскую площадь… Тогда, наверно, во мне окончательно и окрепло решение стать летчиком. Потом — школа морских летчиков в Ейске. С какой гордостью мы маршировали перед трибунами, ловя со всех сторон восхищенные взгляды. В тот миг никто из нас не сомневался, что наша школа — лучшая в стране, недаром же из нее вышла целая плеяда Героев Советского Союза, и даже первый

номер Золотой Звезды принадлежал воспитаннику нашей школы летчику Анатолию Ляпидевскому. А разве забудешь май 1936 года, когда я впервые участвовал в воздушном параде в Москве и летел на «Голубой двойке» вместе со своим учителем Николаем Гастелло? А здесь — будто мы совсем посторонние…

И хуже всего, ремонту не видно конца-краю. Еще после приема и оформления документов долго пришлось держать самолет на улице, дожидаться очереди. А когда, наконец, его затащили в ангар и стали составлять дефектную ведомость, выяснилось, что наращиванием носовой части не обойтись, надо ставить корабль на капитальный ремонт. И теперь мы целыми днями пропадали в мастерских: поторапливали рабочих, сами помогали им. Нашего борттехника Дорофеева рабочие всерьез называли бригадиром — таким авторитетным, знающим техником оказался он. Особенно тянулись к нему совсем еще мальчишки-ремесленники. Дорофеев как-то поинтересовался у одного подростка:

— Сколько в месяц зарабатываешь?

— Записывают немало, только вот за бездетность много удерживают, хоть женись. А я хочу на фронт, жениться и после победы успею.

— А ты возьми да иди добровольцем.

— Не берут. Говорят, рано еще, подрасти надо, — залился парень краской.

Чувствовалось, что слова эти, задевали его за живое. Дорофеев ласково похлопал его по плечу:

— Да уж, что верно, то верно, вояка из тебя еще никудышный. Ну не беда, подрастешь — фронт от тебя не уйдет. А пока тут, на ремонте самолетов, старайся хорошенько. За бездетность-то уж хочешь не хочешь, платить придется.

Мы все, конечно, хохотали от души, хотя признаться, нам было не так уж и весело: обидно сидеть в тылу, когда твои товарищи каждый день рискуют жизнью, увеличивая свой счет мести фашистам. До прилета сюда я выполнил девяносто два боевых вылета с подтвержденными результатами, больше всех в эскадрилье.

Сейчас меня наверняка обогнали многие — ведь уже прошел целый месяц, как я улетел в тыл. Мы здесь не пропускаем ни одной сводки Совинформбюро, а в них все еще мало утешительного. Зверству и злодеяниям фашистских разбойников не видно конца. Особенно тяжело, что враг все ближе подходит к Ростову, городу, где я провел лучшие годы своей жизни, где служил вместе с Гастелло. Но зато все мы готовы были плясать от радости, когда читали такие вот сообщения: «Немецкая авиация

несет большие потери на советско-германском фронте. Меньше чем за месяц гитлеровцы потеряли 891 самолет». Так надо гадам! Скорей бы только закончили ремонт, и мы тоже вновь покажем фрицам, почем фунт лиха. Наш второй летчик Шашков даже отказался съездить на несколько дней домой в Оренбург к старику-отцу, сынишке и любимой жене, хотя и была такая возможность: все боялся отстать от экипажа, если корабль будет готов раньше срока.

Наконец, наш самолет выкатили из мастерских, Просто красота, не налюбуешься, лучше нового стал, так и просится в полет. Покружили немного над аэродромом, чтоб обкатать моторы, проверить машину в воздухе. Полный порядок! И тут же неожиданно получили задание слетать в Новоузенск, а потом срочно доставить в Москву груз специального назначения и попутно забрать там запасные части к нашим самолетам на фронт. Радости ребят не было конца: ведь именно в Новоузенск эвакуированы семьи большинства членов экипажа. Правда, мы еще не налетали положенных после капитального ремонта. «испытательных» часов, но я был уверен: случись что в полете с моторами, борттехник Дорофеев сумеет исправить неполадки.

И вот мы на Новоузенском аэродроме. Члены экипажа быстро, как по тревоге, проверили машину, заправили ее горючим, маслом и смотрели теперь на меня такими выжидающими глазами, что я не мог не сказать: «Можно расходиться по домам. Сбор — завтра утром, здесь».

А наутро мы вылетели в Москву. Когда прошли уже Сызрань, вдруг появились темные дождевые облака, машину начало швырять из стороны в сторону. С каждой минутой болтанка усиливалась. Что-то следовало предпринимать, лететь дальше становилось рискованно, перед глазами замелькали яркие молнии. Возвращаться? — так и позади не видно ничего утешительного, все закрыто тучами. И вдруг вижу впереди — вроде какой-то самолет идет на посадку. Присмотрелся внимательней — так оно и есть. Лучшего нельзя и придумать. Развернулся — и за ним, сел прямо у «Т» неизвестной площадки. Не успели зарулить на стоянку, хлынул сильнейший ливень: ничего не видно уже в двух шагах. Решили остаться здесь же, в самолете. Только после, когда перестал дождь, узнали, что приземлились мы в поле на учебной площадке близ города Майно. Время уже близилось к вечеру, продолжать маршрут не было смысла, и мы перелетели на аэродром Майно, чтоб переночевать там. Когда я оформлял у оперативного дежурного нужные документы, меня неожиданно позвали к телефону. Осторожно беру трубку — кому это я здесь мог понадобиться?

— Командир корабля капитан Орлов. Слушаю вас.

— Здравствуйте, с вами говорит начальник летной школы полковник Лебедев. Орлов? Случайно, не Федот? Я знал такого по Ростовской бригаде…

Так это же наш бывший комиссар эскадрильи «Голуба моя», тот самый, которого мы как-то угостили целым стаканом водки вместо воды! Все нерешенные вопросы решились тут же, в один миг. Полковник Лебедев уступил нам на ночь свой служебный кабинет, туда притащили койки и матрацы, и мы, еще несколько минут назад гадавшие, где бы переночевать, устроились как на курорте. Мы допоздна вспоминали старых знакомых-ростовчан, особенно много говорили о Николае Гастелло. Наутро, распростившись с гостеприимным хозяином, отправились на аэродром. Чуть ли не вся школа вышла сюда вместе с нами, и мы невольно для самих себя оказались в роли экскурсоводов: рассказывали будущим летчикам о ночных полетах, о наших признанных мастерах бомбометания. Молоденькие курсанты слушали нас, людей, уже «понюхавших пороха», затаив дыхание, многие то и дело косили глаз в сторону моего ордена Красного Знамени.

Вскоре мы взяли старт на Москву. Полет проходил на редкость удачно, но перед самой Москвой нас опять окружили истребители и предложили идти за ними на посадку, один из них даже дал пулеметную очередь перед самым носом моего самолета. На аэродроме все выяснилось быстро. Оказывается, я шел с нарушением режима полета — на малой высоте, да и наш сигнал «я свой» устарел ровно на сутки. После уточнения позывных сигналов нас выпустили по маршруту, и мы приземлились на другом аэродроме Здесь как раз базировался мой бывший родной полк. Командовал им теперь Борис Федорович Чирсков. Специальный груз с сопровождающим отправили в Москву, и я пошел к своим старым друзьям-однополчанам. Правда, почти ни с кем не пришлось толком поговорить, все готовились к боевому вылету.

С утра нам не разрешили вылет, опасаясь, как бы мы случайно не зацепились за аэростаты, плотным кольцом окружавшие ночью столицу. На рассвете я снова был на КП, рядом с Чирсковым, который принимал возвращающиеся с задания самолеты. Вернулись все, кроме одного экипажа. С трудом верилось, что лишь вчера мы встречались с этими ребятами, радовались встрече… И снова резанула по сердцу давнишняя боль об экипаже Феди Локтионова — о нем мы до сих пор не знали ничего нового.

Наконец, после долгого отсутствия мы вернулись на родной

аэродром. С первого же взгляда было заметно, что произошли здесь перемены: самолеты расставлены как-то по-другому, видны следы бомбежек. Много засыпанных воронок, даже не знаем, в какую сторону зарулить нам самолет, а вокруг никого нет, как сквозь землю все провалились. Наконец, подъехали к нам дежурные мотористы и на тракторе потащили корабль в самый дальний угол стоянки для маскировки. Потом прибежали маленький механик Шутко, техник Гирев, ярцевский весельчак Вася Быков и другие. Никто не скупился на радостные тумаки, мы переходили из одних дружеских объятий в другие. Даже молчаливый техник Гирев во всю разговорился, первым выложил нам все новости: все экипажи живы-здоровы, Федя Локтионов благополучно вернулся домой, что весь летный состав полка находится сейчас в деревне Березайке, по шоссе в сторону Вышнего Волочка, сюда же приезжают только к вечеру, а то в последнее время на аэродром зачастили немецкие стервятники. А технический и наземный составы экипажей живут в землянках, около стоянки своих самолетов, что у нас теперь надежная охрана, целый полк истребителей, и командир полка у них, как и у нас, тоже Родионов. Я слушал Гирева и удивлялся, каким он стал разговорчивым, а самому не терпелось поскорей прочитать заждавшиеся меня письма — начальник штаба вручил их мне целый ворох. В основном это были первомайские поздравления и телеграммы — от бывших однополчан, от земляков из Чувашии, была и желанная весточка от зенитчицы Гали Лебедевой. Галя желала мне боевых успехов, просила не попадать больше под огонь зенитчиков и особенно девушек, писала, что очень соскучилась по родному Ленинграду. После этих строк я уже с особым, непередаваемым чувством читал письмо от брата Егора, в прошлом председателя моего родного Малоямашского колхоза «Большевик», теперь же — защитника героического города на Неве. Он подробно рассказывал, как наши бойцы после очередной немецкой бомбежки по пояс в ледяной воде восстанавливали переправу через Ладожское озеро, как по «дорогое жизни» переправляли в город-герой боеприпасы, продукты, медикаменты. Многих своих товарищей не досчитались они потом у себя в полку… Писал Егор и о том, как доблестно держат ленинградцы оборону, с каким мужеством, спокойствием продолжают они жить и работать в городе, отрезанном фашистами от всей страны, — и мне хотелось снять шапку перед этим небывалым в истории подвигом человеческого духа.

Не стоит много рассказывать, как довольны были нашим возвращением боевые друзья, особенно летчик Драпиковский — ведь он отныне будет летать на самой лучшей машине в

эскадрильи, и потому лейтенант ни на шаг не отходил от отремонтированного красавца-корабля. Крепко обнялись мы и с Федей Локтионовым и Евгением Ивановичем Сырицей. Они ничуть не изменились, все такие же жизнерадостные, хотя им совсем недавно в труднейших условиях пришлось перебираться через линию фронта, а сейчас снова беспощадно расправляются с врагом. Но разговаривать много не пришлось: ребятам надо было готовиться к очередному взлету, а нашему экипажу — позаботиться о ночлеге.

Устроили меня на квартиру к самому председателю колхоза, в маленькой летней веранде на чердаке, в близком соседстве с грачами и скворцами, поселившимися на огромных раскидистых ветлах. Из окна веранды виднелось летное поле, слышался гул взлетающих бомбардировщиков. Вот совсем низко над домами пронесся легкий ПЕ-2, я сразу узнал «по почерку» его хозяев, наших разведчиков пилота Василия Погорелова и штурмана Петра Беликова. Один за другим поднимались в воздух и тяжелые ночные корабли, нагруженные смертоносным грузом, и брали курс на запад, в тыл врага.

…Итак, я вновь среди друзей, в родной эскадрилье. Снова со своим экипажем «Голубой двойки» каждую ночь вылетаем бомбить немецкие аэродромы, склады боеприпасов и горючего, скопления войск и танковые колонны, сбрасываем партизанам боеприпасы и продовольствие. Летом здесь, на Северо-Западном фронте, ночи очень короткие, светлые. Поэтому мы теперь делаем в сутки лишь один боевой вылет, но с увеличенной бомбовой нагрузкой. Днем, как и прежде, отдыхаем, а к вечеру выезжаем на аэродромы, готовим самолеты, загружаем их бомбами и с наступлением сумерек поднимаемся в воздух.

К этому времени немецкое командование сосредоточило много самолетов на аэродроме Глебовщино и других для поддержания с воздуха Демьяновской группировки войск. Но фашистским стервятникам уже кончилось раздолье в нашем небе, теперь они не чувствовали себя безнаказанными, как это было в прошлом году. Наши истребители, штурмовики, пикирующие бомбардировщики постоянно находились в воздухе, над полем боя, не давали немецким самолетам бомбить передний край наших войск, гнались за каждым разведчиком, наносили чувствительные удары по врагу. Имена многих летчиков, таких, как истребитель Андрей Дегтяренко, штурмовик Петр Марютин, разведчик Григорий Бойко, пикировщик Иван Стружкин стали известны по всему нашему Северо-Западному фронту.

Андрей Дегтяренко однажды со своим звеном встретился с тридцатью «юнкерсами» и, врезавшись в самую гущу воздушного

пиратского стада, сбил десять самолетов. В тот же день, когда два «мессершмитта», учуяв легкую добычу, бросились на его раненого товарища, Дегтяренко молниеносным маневром принял удар на себя, в следующую секунду, будучи уже раненным сам, одного стервятника сбил и второго заставил бежать.

Более ста танков, автомашин, орудий уничтожил за короткое время Петр Матвеевич Марютин. Во время одного из полетов, обнаружив большую колонну врага на марше, он двадцать минут «обрабатывал» ее бомбами, пушечным и пулеметным огнем и оставил на дороге десятки разбитых автомашин, несколько танков и множество убитых гитлеровцев. На обратном пути, когда у Марютина не осталось ни одного патрона, на него напали два «мессершмитта». Но, умело маневрируя, увертываясь, подставляя под огонь бронированные части машины, летчик-штурмовик благополучно вышел из боя. Израсходовав боеприпасы, «мессершмитты» скрылись в облаках, а на самолете летчика-героя после посадки насчитали более трехсот пробоин.

Только за полгода совершил 158 боевых вылетов разведчик нашего фронта Григорий Евдокимович Бойко. Его пикирующий бомбардировщик ПЕ-2 внезапно появлялся в тылу врага, сквозь завесы зенитного огня порывался на аэродромы, в места скопления войск и техники, фотографировал, бомбил и сообщал по радио их координаты своим товарищам.

Никогда не было нелетной погоды и для пилота пикирующего бомбардировщика Ивана Стружкина и его штурмана Иосифа Плакшина. Как-то им было приказано разведать фашистский аэродром, который сильно прикрывался истребителями и мощными зенитными средствами. В плохую погоду, на низкой высоте вышли они на аэродром и, выпустив шасси, «пошли на посадку», но зашли специально с «промазом». Видя, что самолет садится, немцы не открыли огня. Экипажу только это и требовалось, аэродром был уже сфотографирован. При втором заходе штурман и радист открыли ураганный огонь из пулеметов, сожгли и повредили несколько самолетов.

Успехи наших коллег радовали нас, поднимали настроение. Как бы принимая от них на ночь смену, мы стремились не отставать, бить врага так же метко, без промаха. И, выполнив задание, видя внизу под крыльями море бушующего огня, взрывы, горящие самолеты и танки, цистерны с горючим, испытывали чувство гордости и удовлетворения.

Вот и сегодня, пятого июля, двум экипажам нашего отряда — моему и Драпиковского — приказано нанести бомбовой удар по аэродрому Глебовщино. Остальные экипажи отправятся на другие цели. Для корректировки и разведки на самолете Р-5 с нами

полетит молодой летчик старший сержант Бойко. Он должен летать на малой высоте вокруг аэродрома, наблюдать за результатом нашего бомбометания и в случае необходимости вести огонь по прожекторам и зенитным точкам.

Получив разрешение на вылет, разошлись по кораблям. Первым взлетел командир эскадрильи майор Родионов, за ним по очереди экипажи Петрухина, Григорьева. Наконец, в воздухе и наша «Голубая двойка». С набором высоты легли на курс. Ночь светлая, видимость почти как днем. За нижней кромкой разорванных облаков, на высоте тысяча метров приближаемся к вражескому аэродрому. Бросаем несколько светящихся бомб. Летное поле, стоянки самолетов видны как на ладони. Неожиданно вспыхнули двенадцать прожекторов, заговорила зенитная артиллерия. Среди ослепительных лучей и разрывов снарядов держу машину на цель, ругая про себя Бойко, что медлит с открытием огня. Но вот чувствую: бомбы сброшены, машина вздрагивает от их взрыва. Потом слева, почти рядом, замечаю зеленую ракету. В голове мелькает предположение, что это, вероятно, просигналил о чем-то идущий недалеко сзади экипаж Драпиковского, хотя об этом никакой договоренности между нами не было. Вдруг, словно по команде, исчезли вокруг меня взрывы снарядов, только лучи прожекторов не выпускают корабль, и, спасаясь от них, мы благополучно уходим в облака.

В эту ночь экипаж лейтенанта Драпиковского не вернулся с боевого задания, его сбил немецкий истребитель. Погибли и командир корабля, и красивый, чернобровый борттехник Дорофеев, второй летчик Шашков, с которыми я недавно пригнал самолет с ремонта, и другие члены экипажа. Только намного позже узнал я, что из восьми человек остался в живых один — воздушный стрелок Петр Рудасов. Стали известны и обстоятельства, при которых был сбит корабль, В то время, когда мы бомбили аэродром, в воздухе находился фашистский истребитель-ночник. Это по его сигналу прекратили зенитчики огонь и, удерживая меня в лучах прожекторов, ждали подхода истребителя. Но я успел уйти в облака, а Драпиковского поймать им было легче, он шел сзади меня, находился на боевом курсе. Фашистский стервятник атаковал его неожиданно и сбил, когда бомбы были уже сброшены. Это подтвердил и экипаж Бойко, который кружил на малой высоте в районе цели. Мы уничтожили одиннадцать вражеских самолетов, но потеряли экипаж, боевых друзей. Каждого из них где-то ждали с победой близкие, родные, каждый был молод и считал, что жизнь вся еще впереди. Они погибли, выполнив задание, погибли за счастье поколения, которое будет жить после них, после Победы.

Только месть, только новые удары по врагу могли притупить нашу боль за павших товарищей. Следующей ночью «Голубая двойка» опять вылетела на тот же аэродром. В нее как клещи впились лучи девяти прожекторов. Яркий свет резал глаза, мешал смотреть на приборы. Со всех сторон тянулись к кораблю пунктиры трассирующих пуль, совсем рядом с треском разрывались снаряды. Но рука на штурвале была тверда, самолет шел строго по курсу на цель. В этот раз мы сбросили на вражеский аэродром лишь одну бомбу. Но весила она три тонны и, рассыпавшись в километре от земли на множество частей, огненным дождем обрушились на самолеты врага. Внизу сразу же возникли мощные пожары: горели самолеты и склад боеприпасов. На базу «Голубая двойка» вернулась целой и невредимой.

Между прочим, я беспокоился напрасно, что из-за ремонта отстану от своих товарищей по количеству боевых вылетов. Вскоре я их догнал, а многих и перегнал. Экипаж наш, хотя в нем произошли значительные изменения, по-прежнему считался хорошо подготовленным для полетов в сложных метеорологических условиях. Когда Евгений Иванович Сырица стал штурманом эскадрильи, вместо него в мой экипаж назначили Ивана Милостивенко. Он был моложе других штурманов, но тем не менее дело свое знал неплохо, особенно мастерски поражал узкие цели: переправы, железнодорожные составы, мотомеханизированные колонны, движущиеся по шоссейным дорогам. Жаль было отпускать из экипажа неутомимого в работе, требовательного и аккуратного во всем нашего «доктора» Александра Александровича Свечникова, которого назначили инженером эскадрильи. Борттехником на наш корабль пришел цыган… Карев. Повысили в должности и моего отличного радиста, верного друга Никиту Бутенко, он стал теперь начальником связи эскадрильи, но расстаться со своим экипажем не пожелал и летал, как и прежде, только на «Голубой двойке». А мой правый летчик Дима Козырев сам стал теперь командиром корабля, он уже самостоятельно выполнял тренировочные полеты и днем и ночью.

Экипажей в эскадрилье было больше, чем самолетов. «Безлошадники» ворчали, что они сидят без дела, предъявляли претензии к командиру эскадрильи. В результате майор Родионов был вынужден закрепить на один корабль два летных экипажа, чтобы они летали посменно. Но тут вскоре три экипажа, в том числе и меня, откомандировали за самолетами в тыл. Здесь мы несколько дней с утра до вечера торчали на аэродроме, проверяли состояние машин, — они были не новые, — устраняли неисправности. Подготовив материальную часть, дали заявку на

перелет. Но утром погода по маршруту оказалась нелетной, разрешение на вылет получили лишь во второй половине дня. И тут перед самым взлетом выяснилось, что на моей машине не работает радиостанция, пришлось выключить моторы. Я не стал задерживать остальные экипажи, разрешил им вылететь, назначив вместо себя ведущим командира корабля Петрухина.

Когда исправили радиостанцию и мы поднялись в воздух, был близок вечер. Маршрут проходил через мою родную Чувашию. Я с волнением смотрел на близкие с детства места: вот деревня Малые Ямаши, река Выла, лес, дороги между тремя Багишами, ветряки на холме, а там тянутся зеленые луга, где я когда-то пас коров. Пролетать мимо родной деревни, по которой я давно соскучился, очень не хотелось, да и день уже клонился к концу, все равно дальше Горького сегодня не пошли бы. Не лучше ли приземлиться здесь, переночевать дома и утром продолжить полет по маршруту? А корабль все снижается, глаза уже высмотрели ровную площадку между мельницами. Решено: садимся!

Не успели подрулить ближе к деревне, как со всех сторон начали собираться мои односельчане, жители окрестных деревень. Все были довольны и рады неожиданной встрече со мной. Ведь тут знал меня каждый, помнил босоногим мальчишкой-сиротой, пастушонком-горемыкой. Как-то сам собой возник митинг. Выступали колхозники, члены экипажа, а дольше всех пришлось говорить мне, но вопросам все не было конца. До самой ночи не расходились люди от самолета. Односельчане рассказывали мне о моих ровесниках-друзьях, о том кто и где воюет, на кого получены извещения о смерти, как оставшиеся дома женщины, старики и дети, не зная дня и ночи, забыв давно об отдыхе, работают на полях и весь собранный урожай отдают фронту.

На другое утро, надевая парашют, с плоскости самолета я вновь обнимал взглядом уходящие вдаль родные просторы. Кругом колыхались созревающие хлеба, где-то пели девушки, работающие в поле. С тех пор, когда я подростком покинул свою деревню, здесь изменилось все — и люди, и даже сама природа. Исчезли и межи, и лоскутки крестьян-единоличников. А в мыслях, как во сне, проносились картины моего безрадостного детства: оборванный мальчишка-подпасок, идущий с длиннющим кнутом за стадом и с восхищением взирающий на полет птиц, голодные двадцатые годы, когда меня спасли от смерти русские братья, Советская власть… От воспоминаний, от теплых сердечных встреч, от того, что провожать нас вышла вся деревня, я был так взволнован, что на глаза невольно набегали слезы.

Но вот запущены моторы, левая рука привычным движением прибавляет им обороты, и корабль начинает разбег. После взлета, пройдя над деревней традиционный круг прощального привета, мы взяли курс на Горький. Проплыла под крылом излучина Суры у Ядрина, справа сверкнула под солнцем Волга, а вскоре показалось и устье Оки. На Горьковском аэродроме наших кораблей, которые должны были прилететь раньше меня, не было. Но мы вскоре увидели, как они взлетели с другого аэродрома. Приблизившись к ним и выйдя вперед, я дал им сигнал «следовать за мной».

В тот же день все три экипажа приземлились на своем фронтовом аэродроме.

Высокая награда

Я не помню ничего прекраснее рассвета в Березайском лесу. Конечно, мы, летчики-ночники, десятки раз встречали утро на высоте двух-трех тысяч метров, и ничего не скажешь, это очень красивое зрелище. Но та красота какая-то безжизненная, ведь сверху не увидишь, как просыпается природа, не вдохнешь полной грудью свежего-пресвежего, напоенного запахом смолы, лесного воздуха. То ли дело на земле, тут уж совсем иными глазами смотришь на восход солнца. Огромный огненный крут еще только-только выкатится из-за горизонта, а все кругом уже ожило, зашевелилось, защебетало на разные голоса, приветствуя новый день.

Но на войне особенно-то некогда любоваться всем этим; нам нужно готовиться к очередному ночному вылету. А вот уже и шофер Али Дзугутов подкатил к самому порогу столовой свой грузовик — Али, как всегда, точен, хоть часы по нему проверяй. Дзугутов адыгеец, по-русски говорит с заметным кавказским акцентом, очень подвижный, веселый, неизменный участник художественной самодеятельности. Его коронный номер — лезгинка — всегда имел бурный успех, и артисты прифронтовой бригады не раз уговаривали его переходить к ним на постоянную работу. Но Али ни в какую не соглашался, он был патриотом нашей ночной эскадрильи, хорошо знал всех летчиков. Свой «автобус» он содержал в идеальном порядке, дневал и ночевал возле него. А утром, бывало, до тех пор не тронется с места, пока не усядутся все до единого. Вот и сейчас, вроде, все в сборе, Али же ждет еще кого-то.

— Поехали! — раздаются нетерпеливые крики. — Семеро одного не ждут, опоздаем!

А-а, вон кого не хватает: взъерошенный, запыхавшийся, одеваясь на бегу, спешит к машине штурман Вениамин Вашуркин. Волосы у него мокрые: вот ведь хитрец, не утерпел, выкупался в холодной, проточной речке под мостом. Ну, теперь можно и трогаться, а «купальщика» мы и по дороге успеем «проработать».

На аэродроме все летчики и штурманы, как обычно, расходятся по своим самолетам. Начинаются обыденные, каждодневные хлопоты: командиры кораблей принимают рапорт от бортовых техников, осматривают материальную часть, разговаривают с механиками, мотористами, оружейниками, выясняя, нет ли каких «ЧП». Все это без лишней официальности, со смехом, шутками — незнакомому человеку может показаться, что здесь готовятся к прогулке, а не к боевому вылету. Потом

летный состав собирается на КП для проработки задания. Майор Родионов подробно расспрашивает у каждого командира о состоянии его корабля, настроении людей, потом ставит боевую задачу. Летчики и штурманы до мельчайших деталей отрабатывают на командном пункте динамику полета: прокладывают на карте маршрут, составляют навигационный план полета, договариваются о методах бомбометания, о порядке взлета и организации связи, о мерах безопасности на случай, если испортится погода. После дотошных контрольных вопросов командира эскадрильи и соответствующих виз старших начальников по специальностям, все возвращаются к своим экипажам, знакомят их с боевой задачей.

Так повторялось изо дня в день, редко что нарушало устоявшийся порядок. Но в этот июльский вечер к нашей землянке вдруг подкатил Али Дзугутов и крикнул:

— Летчики и штурман «Голубой двойки», срочно на КП: вас вызывает по телефону командующий!

Я, не успев толком опомниться, схватил «тревожный» чемодан и бросился, к машине. Там уже поджидал меня мой старый штурман Евгений Иванович Сырица. На КП командир эскадрильи объяснил нам причину вызова. Оказывается, от командующего получено персональное задание: мой экипаж полетит сегодня на Ленинградский фронт, нужно срочно, любой ценой, уничтожить большое немецкое бензохранилище. Нечего и говорить, как мне было приятно получить такое важное задание. Тут, конечно, дело не во мне одном: в том, что мы получили в эскадрилье звание экипажа — мастера ночных ударов по врагу, заслуга, прежде всего, штурмана Сырицы, непревзойденного знатока своего дела. Да и от согласованности остальных членов экипажа зависит многое. Потому сегодня на «Голубой двойке» летел и наш бывший испытанный радист Бутенко. Задача ясна всем: нужно во что бы то ни стало, может быть, даже ценой собственной жизни выполнить приказ.

Мы вернулись на корабль, быстро подвесили десять двухсотпятидесятикилограммовых фугасок и нагрузили много мелких зажигательных бомб. Моторы опробованы, ждем только разрешения на вылет. В такие минуты у летчиков не принято разговаривать, молчаливая забота товарища, дружеские улыбки выразительнее всяких слов. Мой бывший правый летчик Дима Козырев помогает мне одеть через плечо лямки парашюта, застегнуть ремни. Бегло проверив приборы, я даю знак «убрать колодки» из-под колес, приветственно поднимаю левую руку, что для механиков означает: «Все в порядке! Внимание, начинаю двигаться вперед». Механик Шутко в ответ прикладывает руку к

пилотке. «Всего доброго! Путь свободен». Самолет выруливает из своей тайной стоянки на летное поле, на старт. Вот в воздух взметнулась зеленая ракета: «Взлет!» Я даю полный газ всем четырем моторам, корабль, все убыстряя движение, бежит по аэродрому и через несколько минут отрывается от земли. Мы ложимся на боевой курс.

Линию фронта перелетели без особых затруднений. Но это еще ни о чем не говорит: самое трудное впереди, у бензохранилища немцы наверняка готовят нам «хорошую встречу», не поскупятся на прожектора и зенитные снаряды. Ну что ж, мы к этому готовы. Я прекрасно понимаю, что означают слова командующего «любой ценой». За это вражеское бензохранилище, возможно, придется всему экипажу «Голубой двойки» поплатиться жизнью. Нам известно, что цель усиленно охраняется, что над ней днем дежурят стаи истребителей, а ночью ее прикрывает целая система зенитных средств, десятки прожекторов. Не даже не это, а другое беспокоит меня сейчас. Мы, солдаты народа, коммунисты, — и не струсим перед костлявой тенью смерти, но ведь и погибнуть можно по-разному. Умереть нелепо, не успев выполнить приказ, задание Родины — дело не такое уж сложное. А нам надо во что бы то ни стало взорвать этот проклятый бензосклад. Иначе, коль останемся живы, какими глазами предстанем перед жителями города-героя, зажатого в тисках жестокой блокады? Мы ведь прекрасно понимаем, в каком аду живут сейчас ленинградцы. Фашисты хотят их задушить голодом, обстреливают из орудий и пулеметов, бомбят беспрерывно. Враг контролирует все пути к городу, там гибнут тысячи людей, а те, кто еще каким-то чудом держится на ногах, сутками остаются в цехах заводов, работая для фронта, для передовой.

…Идем на максимальной высоте, выше, как бы ни ревели моторы, нам с таким бомбовым грузом не подняться. К тому же нам надо экономить горючее, впереди нелегкий путь, цель. Ведь от того, как мы выполним задание, в какой-то степени будет зависеть положение наших войск на Ленинградском фронте: если мы взорвем бензохранилище, немецкие самолеты, танки, автомашины, все самоходные орудия под городом Ленина надолго выйдут из строя. А время на фронте — важный фактор. «Любой ценой!» — снова и снова напоминают о себе слова командующего.

Мы решили сделать два захода над целью: сначала сходу сбросить на склад половину бомб, и, если удар будет неточный, внутренне подготовили себя при втором заходе идти на таран, то

есть ударить по цели своим кораблем…

Показался нужный нам район. Мысли, нервы, мускулы — все напряжено во мне как натянутая струна. Чтобы меньше был слышен шум моторов, иду со снижением. Высота уже две тысячи метров, а немцы почему-то не подают никаких признаков жизни. Проворонили нас что ли или специально молчат, выжидают? Может быть, надеются, что мы не заметим склада? Несколько раз меняю по сигналу штурмана курс, потом слышу в наушниках: «Бомбы!» И вдруг кабина озаряется ослепительным светом. Не пойму ничего. Неужели загорелся корабль?

— Что это, — кричу борттехнику, — горим?

— Да нет еще, — успокаивает он, — это склад с горючим взорвался!

У меня сразу полегчало на душе — ай да мы, попали в бензохранилище с первого захода! Кричу во весь голос:

— Нормально! Пусть себе горят на здоровье!

Но особенно радоваться было рановато, немцы теперь как с цепи сорвались, нацелили на «Голубую двойку» не меньше двадцати прожекторов, обрушили на нас море огня. Справа, слева, спереди — всюду рвались снаряды, тянулись светящиеся трассы пулеметных очередей.

Каким-то чудом вырвались мы из зенитной зоны, а уже надо возвращаться обратно, ведь на борту осталась добрая половина бомб. Конечно, боевой курс теперь легче выдержать, «дорожка» проторенная, да и светло, как днем. Но не сомневаемся: теперь-то фашисты подготовятся заранее, сделают все, чтоб не выпустить нас живыми. И действительно, гитлеровцы открыли такой ураганный огонь, что вокруг стоял, казалось, ад кромешный. Мы пробирались вперед через сплошные разрывы, ощущая острый запах гари, в любое мгновение ожидая попадания и взрыва. Но каждый, облизывая пересохшие губы, мысленно клялся выполнить свой долг до конца, как подобает солдату, коммунисту.

Вдруг что-то сильно ударило по крылу. Самолет резко качнуло влево. Мгновенно поворачиваю голову в сторону левой плоскости, но ничего подозрительного не замечаю, очевидно, это пошли вниз тяжелые фугаски. А еще через несколько секунд — толчок под самолетом от взрывной волны, новые очаги пожара на земле.

Ну, теперь можно и уходить, как можно скорей из опасной зоны. До предела увеличиваю скорость, иду со снижением. Самолет дрожит от напряжения, как будто застыл на месте или просто нам время кажется вечностью? Но вот один за другим гаснут прожекторы, отчаявшиеся нас поймать, затихают зенитки.

И только зарево от пожара все еще стелется за самолетом. Кажется, что оно охватило пол земного шара.

В самые напряженнейшие минуты никто из нас не проронил ни слова, — до разговоров ли. А теперь ребята сразу ожили, заговорили, посыпались шутки. Евгений Иванович, довольный, выглянул из своей рубки, кричит мне:

— Как, красивые «игрушечки» сбросили немцам?

— «Игрушки» что надо, — в тон ему отвечаю я, — и фейерверк тоже вроде неплохой получился.

Пересекли линию фронта. Погода хорошая, самолет идет спокойно, монотонное гудение моторов невольно убаюкивает усталых, издергавшихся за ночь людей.

Мысли у всех — дома, на аэродроме, хотя до него еще лететь и лететь, и кто знает, сколько раз изменится до посадки обстановка. И потому то и дело стряхиваешь с себя расслабляющую лень, зорче вглядываешься вдаль. И лишь теперь я чувствую, что под коленом левой ноги у меня стало липко, возникла боль. «Ничего, до посадки дотянем, осталось теперь недолго, и царапина, небось, пустяковая», — успокаиваю сам себя. А у ребят уже совсем «домашнее» настроение: Сырица беспечно слушает музыку, борттехник Карев то и дело шныряет зачем-то из кабины в кабину. Потом он обращается ко мне:

— Надо левый крайний мотор выключить, текут соты радиатора, весь запас воды израсходовали. А то сожжем мотор.

— Чего ж раньше молчал?

— Не хотели беспокоить, думали, дотянем до аэродрома.

— А Киселев где? Что-то не видно его в кабине.

— Он в плоскости лежит, устраняет повреждение у левого мотора.

Ну что ж, можно и выключить, долетим как-нибудь и на трех моторах, благо погода позволяет. И добрались-таки! На аэродроме нас поджидал трактор-тягач, чтобы быстренько затащить корабль в лес, к хорошо замаскированной стоянке. Но как он взял на буксир нашу «Голубую двойку», я не видел. Едва выключив моторы, потерял сознание и очнулся уже в санчасти. Но все не верилось, что я на земле и лежу на кровати..

Вскоре пришли ребята из экипажа и рассказали, что на самолете насчитали более полсотни пробоин. Недаром я слышал тогда сильный треск под левым крылом: насквозь была пробита консольная часть крыла, в лепешку помята верхняя часть радиатора левого мотора. Каждый мысленно все еще переживал только что закончившийся в общем-то удачно полет.

А через три дня получили от командующего телеграмму. «После вашего бомбометания горючее уничтожено, склад горел

два дня. Тем самым сорван план дальнейшего наступления немцев в районе станции Гихвин. Нашими войсками захвачено более шестидесяти танков без горючего. Экипажу выносится благодарность, все представлены к правительственным наградам».

Наши боевые будни текли своим чередом. Как-то утром, когда мы только что возвратились, удачно отбомбившись по железнодорожной станции, забитой составами с боеприпасами, ко мне подошел парторг отряда:

— Товарищ капитан, сегодня комсомольское собрание эскадрильи, и партбюро поручает вам сделать на нем доклад об авангардной роли комсомольцев. Собрание назначено на пятнадцать ноль-ноль, у лесных землянок.

После завтрака я так и остался на аэродроме, не поехал вместе со всеми в деревню: что из-за нескольких часов болтаться туда-сюда, лучше немного отдохнуть и собраться с мыслями. Тем более, мне давно хотелось по душам поговорить с молодежью, не очень-то часто нам доводилось собираться всем вместе. На собрание пришло неожиданно много народу и не комсомольского возраста — все свободные от службы. Разговор получился деловым, страстным, полезным для всех. Майор Родионов привел интересную цифру: сейчас только в нашей эскадрилье 57 человек награждено орденами и медалями, а сколько орденоносцев по всему фронту! Было приятно, что в числе лучших командир назвал и весь экипаж «Голубой двойки».

После собрания майор Родионов, чтоб лишний раз не гонять машину, повез всех летчиков, штурманов и радистов в штаб эскадрильи, который находился неподалеку, в авиационном городке. А я решил пройтись пешком через лес, благо время еще позволяло. Незаметно для себя дошел до самого дома. Вдруг вижу, бегут ко мне оттуда со всех ног чуть ли не все наши ребята, руками машут. Уж не тревога ли? Да нет, вид у всех веселый. Окружили меня, кричат «ура», потом ни с того ни с сего принялись качать, чуть ли не до небес подбрасывать в воздух. Чем это я «провинился»? А когда понял, наконец, в чем дело, у меня от волнения запершило в горле: только что передавали, оказывается, по радио Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении мне звания Героя Советского Союза.

Тут же, как-то сам собой, начался летучий митинг. Комиссар эскадрильи Виноградов при всех обнял меня, расцеловал, пожелал новых боевых успехов. Выступали многие, и не раз в этот вечер упоминалось имя первого командира «Голубой двойки» Николая Гастелло, будто незримая ниточка протянулась между нами. И все мы, как один, поклялись продолжать святую месть до

полного уничтожения врага.

Потом люди разошлись по своим кораблям — скоро, начнутся взлеты. Когда я подошел к «Голубой двойке», весь экипаж стоял навытяжку, и борттехник Алексей Иванович Карев торжественно отчеканил:

— Товарищ капитан, Герой Советского Союза, самолет и экипаж готовы к выполнению боевого задания.

Мне даже неловко стало.

— Вольно! — говорю, — только в будущем докладывайте, как и раньше, без «Героя», коротко, ясно и поскромней.

Наш корабль первым поднялся в воздух — в честь высокой награды мне доверили сегодня право быть флагманом. За нами шли остальные экипажи, цепочку замыкал сам майор Родионов. Не знаю, какое сегодня настроение у других, но если такое же, как у меня, — держитесь, гады, спуску вам не будет!

На следующий день принесли «Правду», и я, наконец, своими глазами увидел Указ…

Одно за другим начали приходить поздравления — от однополчан, из Чувашии, от родных. Кстати, самую первую телеграмму я получил от Вари Расторгуевой, эвакуированной ленинградки, из Кесовой Горы. Слова, сказанные ею в шутку при расставании, оказались пророческими. Но мне не было даже времени толком ответить на все эти поздравления: приходилось особенно много летать, грех было упускать такие погожие августовские деньки.

Как-то к нам приехали артисты из фронтовой бригады — намечался грандиозный концерт. Заглянул в Дом культуры, народу там, конечно, битком. В зале случайно встретил Таисию Михайловну Рябикову, молодую артистку, посвятившую когда-то мне, командиру «Голубой двойки», песню. (Я уже рассказывал, как стал из-за того концерта моим «двойником» борттехник Свечников, каким выгодным авторитетом пользовался он с тех пор у официанток. Кстати, и теперь, хотя у входа в столовую висел огромный плакат — приветствие в честь моего награждения, официантки по-прежнему почему-то отдавали предпочтение, а значит, и добавки, нашему «доктору» Сан Санычу…).

Артистка и сейчас горячо поздравила меня с наградой и попросила обязательно быть на концерте: специально для меня она исполнит песню о Волге. Я, конечно, пообещал и… не сдержал своего слова: через несколько минут экипаж получил срочное боевое задание и улетел на цель. Вернулись мы уже под утро, когда концерт давно закончился, и так чего-то неуютно на душе сделалось… Позже ребята подробно мне обо всем

рассказали. Вышла тогда Таисия Михайловна на сцену, радостная, улыбающаяся, и объявила:

— Я спою сейчас свою любимую песню о Волге и посвящаю ее волжанину, сыну чувашского народа Герою Советского Союза Федоту Орлову.

Все захлопали, не жалея ладоней, а артистка выжидающе смотрит в зал. Конферансье спрашивает:

— Капитан Орлов, где вы, откликнитесь!

Но из зала, понятно, никакого ответа. Девушка удивленно вскинула брови, с обидой вздернула плечами. Зрители, конечно, ничего не поняли, но я-то знал, чем была вызвана обида молодой певицы: обещал и не пришел. Вся как-то поникнув, она все же приготовилась петь, и вдруг нарастающий гул моторов ворвался в окна.

— Вот он, Орлов полетел! — крикнул Изе Неймарг, работник отдела разведки эскадрильи, и все снова зааплодировали. Артистка сразу повеселела и запела с большим чувством, прислушиваясь к удаляющемуся шуму моторов.

Но все это, повторяю, я узнал позже, а в тот же вечер «Голубая двойка» летела в тыл врага бомбить склады с боеприпасами и горючим. Ветер был восточный, потому и взлет пришлось производить прямо на городок, а это всегда очень неудобно и рискованно для летчиков-ночников — запросто можно натолкнуться на что-нибудь при наборе высоты. Особенно мозолила нам глаза громоздкая водонапорная башня, торчащая за ДКА — каждый раз мы проклинали в душе строителя, который не мог найти другого места для этой дурацкой башни: ведь рано или поздно собьют ее летчики, и сами с ней вместе покалечатся. С трудом оторвавшись от земли, мой тяжелый корабль нехотя, покачиваясь с крыла на крыло, пролетел над Домом культуры — он сегодня притягивал меня как магнит — и лег курсом на цель. Минут за пять до подхода к ней штурман сбросил световую бомбу, еще через несколько секунд вниз устремились тяжелые фугаски. Там сразу забушевало пламя. Оно было хорошим ориентиром для штурмана, на землю пошла вторая серия бомб.

Во второй вылет зарево пожарищ мы заметили еще далеко от деревни. Я взял курс прямо на огонь. На высоте тысяча двести метров сделал первый заход, потом второй, третий — и так до последней бомбы. Развернулся, посмотрел вниз — светло так, что читать можно. Словом, отбомбились удачно. Позже пришло подтверждение и от наземных войск. Наши пехотинцы взяли в плен немецкого унтер-офицера, который этой ночью находился в нашей «подшефной» деревне. Вот что записал унтер в своем дневнике: «Четырехмоторный бомбардировщик русских сбросил

серию бомб на деревню и попал в автомашину, груженную бензином. Вспыхнули стоящие рядом дома. Я упал. Русские перешли к последовательным атакам, так как имели перед собой прекрасную цель. Этого невозможно было выдержать. Дождавшись короткой минуты затишья, я выбежал за околицу. Из разбитых ящиков с боеприпасами летели осколки. Все горело…»

Это были два обычных боевых ночных вылета из ста сорока четырех, сделанных мной на «Голубой двойке».

А на другой день меня почему-то не запланировали в полет. Передали, что назавтра меня вызывают в штаб дивизии, к полковнику Драйчуку. И вот точно в назначенный срок я щелкаю каблуками:

— Товарищ полковник, по Вашему вызову капитан Орлов из двадцать первой ночной эскадрильи явился.

Полковник, поздоровавшись со мной за руку, усадил меня рядом с собой. Я все еще ломаю голову — зачем же вызывали, а сам продолжаю обстоятельно отвечать на все вопросы: как мы работаем, как здоровье и настроение людей и т. д. Между тем, Драйчук то и дело посматривает на часы, потом говорит:

— Сейчас должны прибыть другие товарищи, и мы вместе поедем в штаб фронта. Командующий Северо-Западным фронтом генерал-лейтенант Курочкин будет вручать вам правительственные награды.

Скоро мы уже мчались по Ленинградскому шоссе на маленьком, защитного цвета автобусе. В Валдае часть людей сошла, а мы продолжали трястись по изъезженным фронтовым ухабам. Ехали, как нам показалось, очень долго, и за это время из нас всю душу повытрясло. Как только терпят шоферы: днем и ночью, в любое бездорожье в пути, да, как правило, под огнем противника, целыми сутками за баранкой, ни поесть, ни выспаться толком некогда — нет, так могут работать лишь мужественные, сильные духом люди.

Наконец, мы остановились на какой-то небольшой поляне. Кругом, тишина, которую нарушали только птицы, над головой безоблачное синее небо, с трудом верится, что где-то рядом идет война. Полковник Драйчук скрылся в глубине леса, приказав никуда не расходиться, а мы разговорились, стали знакомиться друг с другом. Впрочем, я и так знал почти всех присутствующих — это были прославленные асы, любимцы всего фронта: летчик-штурмовик Петр Матвеевич Марютин, пилот пикирующего бомбардировщика Василий Порфирьевич Погорелов и его верный штурман Петр Васильевич Беликов, наш мужественный разведчик Григорий Бойко, истребитель Андрей Дегтяренко, летчик Иван Стружкин и его штурман Борис Плашкин и другие. Восемнадцать

человек было удостоено звания Героя Советского Союза Указом от 21 июля 1942 года, но сейчас тут собрались далеко не все: кто уже раньше получил Звезду, а кому никогда не суждено узнать о награде: многим это высокое звание присвоено посмертно. Нет сейчас среди нас и моего давнего знакомого, батальонного комиссара Лазаря Сергеевича Чапчахова: недавно он погиб смертью храбрых…

И вот — незабываемый момент, вручение наград. Мы сидим прямо в лесу, на грубо сколоченных деревянных скамейках, и не отрываем взглядов от накрытого красным сукном стола, от маленьких заветных коробочек, что в ряд выстроились на нем. У каждого из нас давно тесно на груди от боевых наград, но что может быть дороже Золотой Звездочки и ордена с силуэтом Ильича? От всей души поздравлял каждого член Военсовета фронта генерал Богаткин, от его пламенных слов еще крепче сжимались в кулаки руки, губы сами собой выговаривали: «Служу Советскому Союзу! Смерть фашистским оккупантам!» Нам еще предстоит получить Грамоты Президиума Верховного Совета Союза ССР, но это чуть позже, когда не так жарко будет на фронте, — нет пока свободного времени, чтоб съездить в Москву.

И вот ведь удивительно: ехали мы сюда, кажется целую вечность, а обратно до аэродрома домчались в один миг. Не заметили за разговорами, как летит время. Всем не терпелось скорей добраться до дому, до своих эскадрилий, чтоб поделиться с друзьями радостью. Но в Березайке я уже не застал никого из ребят, все уехали на аэродром. Забежал на минутку к себе на чердак за летным планшетом, выпил на ходу пару стаканов молока — кувшин со свежим молоком в любое время дня и ночи ждал меня на столе, старушка-хозяйка заботилась обо мне, как о родном сыне. Мне повезло, подвернулась попутная машина, я «проголосовал» и засветло добрался до командира эскадрильи. Доложил ему все по форме, потом, конечно, говорю:

— Готов к выполнению боевого задания.

Но Родионов и слушать об этом не хотел, мол, отдыхай по такому торжественному случаю. Я, понятно, заартачился: ведь я — командир «Голубой двойки», и потому должен лететь вместе с моим экипажем. Но майор тоже показал коготки:

— Выполняйте приказание! Руководите сегодня своим экипажем с земли. Кстати, как раз сегодня вы назначены руководителем по ночным полетам. Если у вас нет ко мне вопросов, ступайте на старт и помогайте дежурному.

Ну, что тут будешь делать?

— Почему тогда вы сами летите? Кто же будет руководить полетами всей эскадрильи?

Майор Родионов психанул, конечно, и без долгих разговоров прогнал меня на старт. Иду и вовсю ворчу про себя, но в глубине души отлично понимаю: прав командир. Я ведь не был на проработке боевого задания, не знаю, что к чему, а война не игрушка. В воздухе, да еще ночью, по незнанию можно в такую переделку попасть, что и сам голову сломишь, и других под монастырь подведешь. На фронте прежде всего дисциплина, знания, и только потом — личное желание.

На старте все как обычно. Корабли вылетели точно в срок. После команды «запуск!» над аэродромом стоял адский шум, собственного голоса не услышишь, а теперь даже как-то неестественно тихо. Воздух на редкость чистый, прозрачный, давно рассеялась пыль, поднятая самолетами на взлетной полосе, и даже пуховые шапки облаков растворились, куда-то пропали. Наметанный глаз отмечает безошибочно: это — к хорошей погоде, так что нашим ребятам можно позавидовать, отличные сегодня условия для бомбометания. Кругом, насколько хватит взгляда, ни единого огонька — в авиагородке соблюдают тщательную светомаскировку. Даже не видно вереницы грузовиков, которые целыми ночами напролет движутся по Ленинградскому шоссе со шелевыми фарами, а про наши стартовые автомашины и говорить не приходится: они имеют право только в крайнем случае включать свет, обычно же ездят в полной темноте — шоферы БАО как свои пять пальцев знают аэродром. Притаились в ожидании самолетов и машины специального назначения — бензо- и водомаслозаправщики, для них «часы пик» наступят только на рассвете. Посадочные прожекторы мы тоже не включаем, просто держим их начеку, на случай чьей-либо вынужденной посадки. Впрочем, вряд ли они сегодня понадобятся, хоть и сентябрь, а еще довольно светло, чуть ли не «белые ночи» — сказывается, наверно, близость северных широт. В общем, все, вроде, в полном порядке, а я чувствую себя не в своей тарелке — непривычно быть в роли наблюдателя. Все мысли в воздухе: как там сейчас наши ребята?

Томимся мы с дежурным Кулигиным от неизвестности, от вынужденного безделья и, чтоб как-то скоротать, время, рассказываем друг другу подходящие к случаю истории, — о том, как важно летчику уметь производить посадку ночью без прожектора. У меня, например, произошел недавно такой случай. После взлета сделали круг над аэродромом и только хотели лечь на курс по маршруту — а должны были лететь в тыл врага — слышу: на правой стороне плоскости непривычный стук и треск. Борттехник докладывает: «Правый крайний мотор сдал, давление

масла упало до нуля». А машину повело уже на бок, еле-еле выдерживаю направление и постепенно стараюсь развернуть ее для захода на посадку. Нормального захода при всем желании сделать не удастся, не хватит высоты. Решил зайти против старта. Обошлось, вроде, нормально; планирую на моторах. Но «гоп» говорить рановато, того и гляди, при посадке подорвешься на собственных же бомбах. Прошло каких-то несколько минут, если не секунд, но мне они показались целой вечностью. А тут как назло, не зажигаются подкрыльные факела «Кольт». Хорошо хоть ночь светлая. Представляю, в каком напряжении остальные члены экипажа. Ведь как бы трудно ни было летчику, он занят делом, ему некогда даже толком подумать «а что будет, если…» А все остальные — «пассажиры», им, хочешь не хочешь, приходится томиться от неизвестности, переживать в ожидании последнего удара и уповать на мастерство и выдержка пилота, который, как и сапер, ошибается лишь раз в жизни, И даже, когда, наконец, я благополучно посадил машину, в ней продолжала стоять мертвая тишина, никто не подавал голоса. «Ну, как вы там, — спрашиваю, — все живы-здоровы? Вылезайте, приехали…» Вот тут только все ожили, кто-то даже пытается шутить, смеяться — но какой же это неестественный, вымученный смех!

— Да, я тоже слыхал про этот случай, — говорит Кулигин, когда я кончил рассказывать.

Разговариваем мы так, а сами то на часы поглядываем, то вслушиваемся в ночную тишину, не возвращается ли домой кто из наших. Вот откуда-то со стороны Бологое слышится приближающийся шум моторов. Кто это, свои или чужие? В предрассветных сумерках уже ясно виден и силуэт самолета. И когда он почти скрылся с глаз, наши зенитчики открыли стрельбу трассирующими пулями. Эх, упустили фашиста, проворонили! Немецкий летчик даже, наверное, и не видел, что по нему стреляют, спокойненько так шел. И чего они сразу не открыли огонь из крупнокалиберных зениток, разве пулеметами достанешь самолет на такой высоте?..

Скоро услышали мы знакомый родной гул наших самолетов. Летите, летите скорей, хлопцы, мы давно ждем вашего возвращения, все давно уже подготовлено, просмотрено и проверено на старте. Один, другой, пятый… Все вернулись, у всех полный порядок! Кроме обычных обязанностей дежурного по полетам, я еще, как летчик, следил за качеством захода, расчета и посадки, ставил оценки, чтобы при разборе полетов командир эскадрильи, который сам не был на земле, мог указать на недостатки каждого пилота. Самому майору Родионову я поставил «хорошо», хотя так и подмывало дать ему оценочку

пониже. Но потом подумал: поставлю «отлично» — скажет, заискиваю перед ним, поставлю «удовлетворительно» — обидится еще. Нехай его, останется так, не придерется при всем желании. Командиру корабля Петрухину я поставил тройку, хотя, честно говоря, парень вполне заслужил четверку. Но он летал сегодня на моей «Голубой двойке», и потому ревнивый глаз усиливал каждый его промах и малейшую неточность.

Полеты ночников закончены. Самолеты замаскированы на своих таинственных стоянках, надежно убрано стартовое имущество. Теперь начинается горячее время для дневных самолетов, мы же со спокойной совестью можем отдыхать. За завтраком всем экипажем устроили традиционные фронтовые «крестины» моей награде, выпили по сто граммов за звездочку нового Героя. Так закончился этот незабываемый день в моей жизни.

А впереди нас ожидали новые бои.

Друзья возвращаются

Вновь — уже второй раз с начала войны — наступил сентябрь. Ночи стояли ясные, безоблачные и прохладные. Бывали заморозки. По утрам, когда мы прилетали с задания, трава на аэродроме белела от инея. Часто в полете по всему маршруту не попадалось ни облачка. В небе сверкали тысячи звезд. Падающие метеориты чертили яркие линии, почти такие же, как трассы светящихся пуль. Разница была лишь в том, что звезды, падая и сгорая, оставляли огненный след сверху вниз, а трассирующие пули — наоборот. Правда, мы давно привыкли к этим трассам пулеметных очередей, не очень-то обращали на них внимания, тем более, если огонь велся наугад, по звуку моторов. Земля пряталась внизу в сплошном черном мраке, глаза не различали ни очертаний рек, ни тонких нитей железнодорожных путей и шоссейных дорог, ни лесов и полей. Но когда пролетали линию фронта, на темном фоне особенно ярко выделялись взрывы и пожары. Не трудно было догадаться, что наши войска ведут бои за полное окружение гитлеровской шестнадцатой армии. С большой энергией действовали и мы, ночные летчики, находились в воздухе с вечера до рассвета и тонну за тонной сбрасывали на врага свой смертоносный груз. От бессонных ночей, ветра и холода, постоянного напряжения у нас начинали слезиться и болеть глаза, краснели и набухали веки. И приходилось, когда становилось совсем невмоготу, обращаться за помощью в санчасть.

Не обошла эта хвороба и меня. Пришлось после очередного полета также идти в санчасть. Осмотрев мои воспаленные веки, наш новый батальонный врач майор Рубинов помазал их какой-то зеленой мазью, словом, разукрасил меня как клоуна перед выходом на арену цирка. Потом, как бы невзначай взглянув на мою Золотую Звезду, вдруг спросил:

— Она из чистого золота? А какая проба?

Я даже несколько опешил от неожиданности и пробормотал что-то вроде «не знаю, не разбираюсь в этом». Хотя мне очень хотелось сказать ему что-то резковатое, мол, проба самая высокая — моральных и физических качеств человека на войне. Но из вежливости, соблюдая служебную субординацию, я промолчал.

— Между прочим, — продолжал врач, беря пальцами Золотую Звезду и рассматривая ее с обеих сторон, — я впервые вижу вот так, с глазу на глаз, живого Героя. Мне хотелось бы Вам кое-что показать. Собираюсь послать командующему фронтом свои труды. В них — разработка нового метода ведения боя.

Пригласив меня в соседнюю комнату, врач достал из чемодана толстую папку и положил ее передо мной на стол. Заинтересовавшись, я начал листать аккуратно отпечатанные на машинке листы. Признаться, весь «труд» показался мне наивной и детской забавой человека, который знает войну лишь понаслышке, по легковесным кинофильмам. Да и весь облик самого врача говорил о том, что он специалист сугубо штатский и надел военную форму совсем недавно. Майор предлагал нашим наземным войскам широко применять дымовые шашки, «ослепить» перед атакой фашистов дымом. В «труде» давалось подробное описание, как нашим солдатам следует подползти к фашистским окопам и блиндажам, и используя попутный ветер, заполнить их дымом, а потом, внезапно бросившись в атаку, без потерь с нашей стороны занять вражеские позиции. Все выходило легко и просто, не так уж много для победы и требовалось. «Труд» заканчивался обращением к солдатам: «Бейте врага повсюду с использованием дыма и огня! Вперед, фронтовики, за Родину! Смерть немецким оккупантам!»

— Хотелось бы, чтобы вы дали письменный отзыв на мою работу, — сказал врач, видя, что я прочитал последнюю страницу. — Вы Герой, и с вашим авторитетом будут считаться.

Мне было жалко этого уже немолодого, с сединами на висках человека, который искренне верил, что его предложение намного приблизит час разгрома фашистской Германии. Он сидел ночами, думал и строил свои планы, как успешнее бить врага, писал, составлял чертежи и рисунки. Конечно, он знал, что его профессия — лечить больных и раненых, но ему, очевидно, казалось этого недостаточно, когда решается судьба Родины. И его можно было понять. Я тактично стал убеждать майора, — правда, оговорившись в своей недостаточной осведомленности в способах ведения наземного боя, — что практически вряд ли возможно применить предлагаемый им «метод». А на прощанье все же не удержался и заметил:

— Не дым, а смерть надо посылать на них.

Возможно, мне этого не стоило говорить, я мог обидеть врача. Но он не обиделся, тем более перед этим я сказал ему, что сегодня не вернулись с задания два наших лучших экипажа и нет от них никаких вестей.

Трудно описать настроение, когда за одну лишь ночь эскадрилья теряет шестнадцать человек. Казалось бы, смерть на войне явление закономерное, немало уж погибло друзей и боевых товарищей, но привыкать к этому, мириться с этим было невозможно. Конечно, мы не теряем надежды на возвращение обоих экипажей — и Локтионова, и Большакова. Летчики они

опытные, ребята в экипаже боевые, не раз побывавшие в разных переделках. Не раз уж немцы сбивали наши корабли, но люди нередко переходили фронт и добирались до своей базы. Да тот Федя Локтионов со своим экипажем в, прошлый раз вернулся благополучно.

Когда после санчасти я зашел на КП эскадрильи, здесь царило радостное оживление: только что пришла телеграмма от Локтионова. Он сообщал, что члены экипажа все живы-здоровы и находятся на месте вынужденной посадки — недалеко от населенного пункта Сандово. На крупномасштабной карте мы разыскали это Сандово, оно находилось восточнее Боровичей на одноколейной железной дороге. Теперь следовало скорее добраться туда и выяснить, какая помощь нужна экипажу. Майор Родионов позвонил в штаб воздушной армии и попросил прислать ПО-2. Погода была плохая — десятибалльная низкая облачность, но самолет прилетел быстро. Вскоре я сидел в задней кабине «кукурузника» в качестве пассажира, а, внизу мелькали вершины деревьев. Облака прижимали машину низко к земле, но молодой лейтенант с обветренным лицом вел ее уверенно. С летчиком штаба дивизии Прохоровым, который вез меня сейчас к месту вынужденной посадки Локтионова, мы были уже знакомы: как-то встречались на сборах летчиков-ночников дивизии.

Увидев в поле тяжелый бомбардировщик, мы приземлились рядом с ним. Федя Локтионов и штурман Васильченко рассказали нам, почему они не смогли долететь до своего аэродрома. Над целью их сильно обстреляли зенитки, корабль имел много пробоин, и у летчика, и штурмана были разбиты компаса, у радиста выведен из строя передатчик. Но задание экипаж выполнил. А вот на обратном пути не повезло: резко ухудшилась погода, не стало видно земли, да еще вдобавок пришлось выключить поврежденный мотор. Убедившись, что линия фронта уже пройдена, экипаж произвел посадку в поле. Чтобы восстановить корабль, требовалось заменить один цилиндр на моторе, поставить другие навигационные приборы и радиопередатчик. За ними мы отправили Прохорова.

На другое утро он доставил все необходимое, и к вечеру самолет был в строю. Мы перелетели на свой аэродром. Думалось, может быть, вот так же сидит где-нибудь экипаж Большакова. Но трезвый голос подсказывал: вряд ли, иначе поступило бы от него хоть какое-нибудь сообщение. Вестей о пропавшем корабле, его людях не было ни на другой, ни на третий день.

Потом мне пришлось срочно вылететь в Энск, повезти туда летчиков-штурмовиков для приемки новых самолетов, а обратно

доставить запасные части. Аналогичное задание было и у Димы Козырева — сделать рейс туда и обратно. Как молодому командиру корабля, на этот полет ему дали моего опытного штурмана Милостивенко, а в мой экипаж назначили младшего лейтенанта Васильченко. Накануне вылета вечером я зашел в санчасть помазать болящие глаза, но врача попросил, чтобы он не очень разукрасил меня, иначе, мол, не смогу пойти завтра в Энске в театр. Врач даже растерялся и долго не верил моим словам: он, оказывается, был из Энска, там у него остались жена, дети. Он записал мне адрес и попросил зайти и передать им посылочку и письмо. Рано утром врач привез на санитарной машине к самолету целую сумку гостинцев для семьи: сухари, мясные консервы и что-то еще в свертках.

Через семь часов полета мы приземлились недалеко от Энска. Наши пассажиры, взвалив на плечи парашютные сумки, направились к диспетчерскому пункту. Пока мы оформляли заявку на обратный перелет, договаривались о ночлеге и питании, наступил и вечер. Все же мы с Васильченко решили съездить в город. Переполненный пригородный поезд шел очень медленно, с частыми остановками.

Дом, где жила семья нашего врача, разыскали только к десяти ночи. После долгого стука дверь, наконец, открылась, и перед нами предстал мужчина примерно такого же возраста, как и наш врач-майор. Узнав, кто мы и зачем пожаловали, он отрекомендовался братом нашего врача и пригласил нас войти. В квартире из двух комнат, обставленной хорошей мебелью, было тепло и уютно. Мы с Васильченко, изрядно уставшие, с удовольствием присели на полумягкие кресла, начали рассказывать, как был обрадован врач, узнав, что мы вылетаем в Энск, как он выглядит, каково его самочувствие и т. д. Передали его гостинцы, умолчав, разумеется, о том, что для заполнения этих двух парашютных чехлов продуктами понадобилась щедрость всего нашего экипажа. Так прошел почти час, все заметнее сказывалась усталость, хотелось отдыхать. Признаться, мы надеялись на предложение переночевать здесь, но ждали его пока что тщетно. Тогда я решился намекнуть сам: поинтересовался, далеко ли от них военная комендатура.

— Да нет, минут десять-пятнадцать ходьбы, — сообщил хозяин, не уловив моего намека. — А зачем вам ночью понадобилась комендатура?

— Надо бы договориться о гостинице. Время уже позднее, — а сам, упрекнув себя в назойливости, подумал, что вот сейчас и скажут, как, мол, вам не стыдно, вы же обидите нас, если уйдете ночевать куда-то. Но услышали совсем другое:

— Тогда загляните завтра. Увидите детей, передадите им привет от папы.

— Да, да. Приходите завтра, — подтвердил и женский голос из спальни. — Посидим, поговорим.

Нетрудно было догадаться, что эта жена нашего врача. Она так и не вышла к нам, не поинтересовалась, как там, где-то вдали от дома, родных и детей, поживает ее муж, не сочла нужным что-либо передать ему, написать письмо. А ведь знала, что завтра мы снова будем в своей части, увидим его и он, надо думать, захочет узнать обо всем. Ну и бывают же люди., В ее голосе слышалось больше обиды, чем радости от визита «счастливых» летчиков — сослуживцев мужа, обида на то, что мы вот «сумели» очутиться в тылу, а он, ее муж, не смог.

Чувствуя себя чуть ли в чем-то не провинившимися, мы попрощались и очутились на безлюдной улице ночного города. По пути в комендатуру, надеясь что-нибудь купить «заморить червячка», заглянули в дежурный магазин. Пока стояли в очереди и посмеивались над нелепым положением, в каком мы оказались, незаметно разговорились с пожилой женщиной. Слово за слово, и она уже знала, что мы только сегодня прилетели с фронта, что ночь неожиданно застала нас на улице. Женщина сама предложила нам переночевать у нее и мы с благодарностью пошли за ней в ее квартиру в доме номер три по улице Маяковского. Она приняла нас как близких родных, напоила горячим чаем, не пожалела нескольких последних кусочков сахара. Нам с Васильченко было даже обидно, что все свои припасы сухого пайка оставили в семье врача. Распрощавшись рано утром с пожилой доброй русской женщиной, уехали на аэродром — готовиться к вылету.

К вечеру мы были на месте. Ночью окончательно испортилась погода. Аэродром к утру низко затянуло осенними тучами. Мы уже несколько часов ожидали разрешения на вылет, когда над головой, где-то за тучами, услышали знакомый гул моторов тяжелого бомбардировщика. Самолет кружил над аэродромом и никак не мог выбрать направления на посадку. Мы догадывались, что это вернулся с рейса экипаж Димы Козырева, и с тревогой наблюдали за каждым повторным ошибочным заходом. Видимо, летчику надоело бесконечно кружиться, и корабль, наконец, вынырнул из облаков, пошел на посадку. Но по земле стлался туман, а расчет был неточный. Услышав характерный треск — это могло означать только поломку, — мы побежали в ту сторону, где скрылся в тумане самолет. После приземления летчик не выдержал направления пробега, и машина, выкатившись за пределы летного поля, наскочила на какой-то сарай и

остановилась во дворе небольшого деревянного дома. Фюзеляж, плоскости были кое-где помяты и поцарапаны, поломаны амортизационные стойки одного шасси, погнуты винты двух моторов, самолет лежал, свалившись на левое крыло. Хорошо хоть никто не пострадал из экипажа.

На следующий день мне пришлось сделать на свой фронтовой аэродром два рейса: доставить вначале запасные части к самолетам, затем — груз с поломанного корабля и ставший теперь «безлошадным» экипаж Козырева. А на место происшествия со мной же прилетели ремонтники — машину можно было восстановить своими силами.

Но досадную неприятность с поломкой корабля, которых у нас и так не хватало, сразу по возвращению в родную эскадрилью вытеснила на задний план радостная весть: вернулся пропавший экипаж капитана Большакова. Много пришлось пережить людям экипажа за эти дни, но главное, все остались живы, хотя жизнь каждого из них висела на волоске.

Конечно, война есть война, здесь никто не может сказать, что с ним может статься завтра. Вскоре и мне выпал случай испытать, каково бывает нашему брату, если самолет подбит над вражеской территорией и подбит так, что оставаться в нем больше уже невозможно ни секунды…

В ту ночь я вылетел не на «Голубой двойке», а с другим экипажем своего отряда. В тылу врага мы должны были бомбить военный завод, выпускающий авиационные и артиллерийские прицелы, приборы и средства связи. Ночь по маршруту была звездная, без единого облачка. Шли на высоте три тысячи метров. Вовремя вышли на цель. И было все, что обычно встречали мы над целью: разрывы снарядов, лучи прожекторов. Во время последнего захода на корабле скрестились сразу двенадцать расплавленных лучей. Тем не менее экипаж задание выполнил успешно, благополучно вышел из зоны обстрела и лег на обратный курс. Моторы работали ровно, без перебоев. Экипаж после напряженных минут, проведенных в лучах прожекторов и разрывах снарядов, успокоился, вздохнул с облегчением. Штурман настроился на радиомаяк, в наушниках зазвучала приятная танцевальная музыка. Но все заметнее давал знать о себе холод. Тогда, посоветовавшись со штурманом Вашуркиным, я решил продолжать полет с постепенным снижением. По расчету времени мы должны были уже пройти линию фронта. Но ошиблись: ветер переменил направление, уменьшилась путевая скорость.

Но мы это поняли лишь тогда, когда неожиданно вспыхнули прожекторы и вцепились своими щупальцами в наш корабль.

Немцы обрушили на освещенный самолет лавину огня, снаряды рвались совсем рядом, к машине отовсюду тянулись красные пунктиры трассирующих пуль. Раздался сильный треск. Один из правых моторов сразу же вышел из строя. Тут же в кабину летчиков вбежал борттехник, он что-то кричал, но слов было не разобрать. Обернувшись, я увидел, что в кабине борттехника бушует пламя. Раздумывать о чем-то теперь не приходилось — вот-вот могли взорваться бензобаки! Удерживая штурвалом падающий на бок корабль подал команду: всем выброситься на парашютах! Второй летчик, встав ногами на сиденье, вылез на фюзеляж и сполз по плоскости куда-то в темноту. Машина стала неуправляемой, все ниже опускала нос, оставляя сзади черный дым. Выпустив из рук штурвал, я встал на ноги и попытался нырнуть в бездну между фюзеляжем и левым мотором. Но это мне не удалось, — мощная струя воздуха отшвырнула назад. Ударился боком об крыло и, плотнее прижимаясь к плоскости, чтобы не задеть головой за ветрянку динамомашины радиостанции, проскользнул мимо стабилизатора куда-то в темноту. Сразу наступила тишина, исчез шум моторов. В голове тревожно билась мысль: высота, высота, высота ведь небольшая! Рванул вытяжное кольцо и услышал, как зашуршали за спиной стропы, а потом почувствовал сильный толчок — раскрылся купол парашюта. И тут же меня ослепил яркий свет. Догадался: взорвались бензобаки, самолет разлетелся по кускам в разные стороны. Потом, словно маятник раскачиваясь на стропах, увидел, как пронесся мимо меня кто-то из членов экипажа на горящем парашюте. Он падал почти камнем, от одежды, от шелкового купола узкой струей тянулись вверх языки пламени. Я не узнал его, только в бессильной ярости поскрежетал зубами, что ничем не могу помочь погибающему товарищу, и сопровождал взглядом, пока не проглотил его черный мрак земли.

Внизу было темно, как я ни напрягал зрение, но рассмотреть что-либо под собой не удавалось. Земля все-таки неумолимо приближалась, это можно было понять и ничего не видя. Наверняка знал я и другое: там ждет нас враг. Главное, не попасть бы ему прямо в руки, по-глупому, в момент приземления. Но вот глаза стали различать бегущий навстречу темно-серый фон. Я с облегчением убедился, что приземлимся мы в лесу, увидел не так далеко и купола парашютов своих друзей. Ноги, обутые в мягкие меховые унты, ударились о землю как-то неожиданно. Я упал на бок и секунду-две пролежал неподвижно, сжимая в ладони пистолет, прислушиваясь к лесной тишине. Не уловив в ней никаких подозрительных звуков, поднялся, собрал парашют в

комок и спрятал его в кустах. Потом, осторожно ступая по шуршащим листьям, направился в сторону вероятного приземления других членов экипажа.

Место было болотистое, заросшее густым кустарником. Кое-где под ногами хлюпала вода, унты промокли и потяжелели. Вдруг впереди замаячили три фигуры. По тому, как тихо пробирались они меж кустами, останавливались и настороженно прислушивались, не трудно было догадаться, что это члены экипажа. Так я встретился со штурманом, борттехником и стрелком. Теперь нас стало четверо. Решили: все по одному пойдем искать остальных, а через час — найдем кого или нет — вновь встретимся тут же.

Но искать других пришлось недолго. Не прошло и полчаса, как в назначенном месте собрались семеро. Не было лишь одного. Тогда и узнали, что на горящем парашюте падал и погиб радист Смирнов, общий любимец эскадрильи. Он был тактичным, скромным и в то же время общительным человеком, прекрасно знал свое дело, еще до войны его наградили значком «Отличник РККА», позже — медалью «За отвагу» и орденом Красной Звезды, всегда имел разные общественные поручения по комсомольской работе и никогда не отказывался от них. Где-то в Ростове остались у него молоденькая жена и маленький сын. После войны Николай Смирнов мечтал поступить в медицинский институт и даже в трудные фронтовые дни находил время заглядывать в учебники. Но мечта его оборвалась в холодное сентябрьское утро сорок второго года в болотистом лесу под Старой Руссой, где-то недалеко от населенного пункта Васильевщино. Он, продолжая передавать по радио на базу о случившемся, задержался в горящем самолете на несколько секунд дольше, чем следовало. Сразу же, как выбросился, корабль взорвался и радиста забрызгало горящими каплями бензина, парашют сгорел в воздухе. Остальные члены экипажа приземлились сравнительно благополучно, если не считать царапин на обросшем за ночь рыжей щетиной лице штурмана Вашуркина и моих ушибов.

Еще совсем недавно все мы думали, что самое опасное и трудное уже позади, с удовольствием слушали музыку приводной радиостанции, через каких-нибудь час-два мечтали сидеть в своей летной столовой на завтраке. И за несколько минут все перевернулось, потеряли корабль, одного члена экипажа, очутились на занятой гитлеровцами земле недалеко от передовой.

Теперь нам предстояло решать, как отсюда выбраться. Посоветовались между собой и пришли к выводу: днем нас немцы обнаружат легко, поэтому идти надо только ночью, а до вечера

спрятаться и выждать здесь же. Выбрали в кустах сухую воронку, которых вокруг тут было немало, забросали ее сверху хворостом и ветками и сами полезли во внутрь. Каждый, сняв с себя тяжелый меховой комбинезон, разрезал его пополам, получились куртка и брюки. Брюки эти меховые решили не надевать, трудно будет в них идти. Я стащил с ног и унты, остался в одних брезентовых сапогах.

Когда рассвело, сквозь ветви мы заметили дорогу, по которой часто проезжали автомашины, слышали незнакомую речь. Доносились до нас и глухие артиллерийские раскаты. С помощью карты, которую штурман успел перед прыжком сунуть за пазуху, определили место приземления. Мы оказались на узком, шириной всего в несколько километров участке, который вытянутым полуостровом вклинивался в глубину обороны наших войск, образуя так называемую Демьяновскую группировку. Если бы мы приземлились немного севернее или чуточку южнее, то очутились бы у своих. А теперь оставалось надежда только на темную ночь и лесистую местность, которые, возможно, помогут нам незаметно проскочить через позиции врага.

У нас были только пистолеты, самодельные финские ножи с красивыми рукоятками да две гранаты-лимонки на весь экипаж. Такую бомбу я всегда брал в полет в нагрудном кармане комбинезона, другая оказалась у правого летчика Кулыгина. Применять их договорились лишь при самой крайней необходимости, если при встрече с врагом оторваться от него не удастся без боя. Решили двинуться с наступлением сумерек на север, этот путь показался нам короче и более знакомым. Но до вечера было еще далеко. Нам давно хотелось пить, есть. Каждый не раз вспоминал оставшиеся в самолете термоса с чаем, галеты, печенье и консервы бортового пайка. Жажду и голод стремились утолить, обмануть сном. Дежурили по очереди, один вел наблюдение, остальные дремали.

Под вечер, когда село солнце, мы покинули воронку и гуськом поползли на север. Приблизившись к дороге, притаились в кустах. Время от времени совсем близко проезжали машины с солдатами в кузовах, хорошо были видны их лица, пыльные мундиры. Выбрав удобный момент, решили перейти дорогу. Первым пополз стрелок Жилкин, остальные, держа наготове пистолеты, ждали, когда он окажется на другой стороне. Так, один за другим, перешли все, вышли на тропинку и, вдруг услышав быстрые шаги, снова притаились в кустах. На тропинке показался парнишка лет четырнадцати. Окликнув, остановили его.

— Куда ты идешь, мальчик?

— В лес, туда, — и показал он рукой куда-то в сторону.

— А зачем? Ведь ночь скоро.

— Там наши деревенские живут.

— Что ж они делают в лесу? Скрываются что ли?

Мальчик замялся и окинул нас настороженным взглядом. Я подумал, возможно, где-то вблизи тут есть партизаны, и паренек, может быть, направляется к ним.

— Иди сюда, не бойся, — подозвал я его к себе и, когда он нерешительно приблизился, спросил: — Они что, партизаны?

— Нет, они не партизаны.

Постепенно все выяснилось. Оказывается, работоспособные жители деревни, боясь, что гитлеровцы угонят их в Германию или заставят работать на строительстве оборонительных сооружений, скрывались в лесу.

— А в деревне вашей много фрицев?

— Есть, но немного. Вот в Васильевщине, — показал мальчик куда-то на запад, — их полным-полно.

— Ты не можешь нам найти что-нибудь поесть?

— Я не знаю, Дома у нас никого нет. Вон там, на околице, работает в огороде одна тетя. Она, наверно, даст вам покушать.

Расспросив, как найти скрывающихся в лесу людей и предупредив мальчика, чтобы он никому не рассказывал о встрече с нами, мы отпустили его.

Лес почти вплотную подходил к деревне, и мы действительно увидели в огороде у крайней хаты женщину. Но она была не одна. Рядом стоял немецкий офицер и что-то говорил ей.

Когда офицер удалился, я и Вашуркин, оставив пятерых в кустах, направились к ней. Мы откровенно рассказали ей о себе, о том, что нас ночью сбили немцы, попросили дать нам поесть и, если сможет, связаться с партизанами. Женщина, осмотрев нас оценивающим взглядом, пообещала помочь, пригласила войти в дом и немного подождать, пока она соберет для нас что-нибудь из продуктов. Мы согласились и пошли за ней. Когда поднялись на крыльцо, я посмотрел вдоль улицы и с ужасом заметил, как из одной хаты, на той стороне улицы, выходят немецкие солдаты. Толкнув штурмана локтем, я без слов повернулся назад и неспеша направился обратно. Вашуркин сразу понял меня: до кустов близко, надо пройти до них так, чтобы фрицы не сразу обратили на нас внимание. Но вот лесная опушка совсем уже близка — и мы не выдержали, побежали. Возможно, тем самым и насторожили солдат, сзади послышались угрожающие крики, топот ног, раздались автоматные очереди, вокруг засвистели пули. Но мы уже были в лесу и бежали что было сил, спотыкаясь и падая, проваливаясь в ямы с водой, в воронки от снарядов и

бомб. Долго еще слышался на опушке треск автоматных очередей, а сами немцы, вероятно, не решились в сумерках войти в лес и преследовать нас. Вскоре мы встретились с остальными пятью членами экипажа. Оставаться тут дальше было опасно, утром нас легко обнаружили бы немцы. По рассказу мальчика мы примерно представляли, как найти лагерь скрывающихся жителей деревни, и решили идти к ним.

К полуночи нашли тех, кого искали. Там нас встретили приветливо, накормили и уложили спать в шалаше. Весь следующий день мы пробыли в лагере, с помощью карты и рассказов колхозников изучили подробнее район, уточнили расположение населенных пунктов, проселочных дорог и вражеских передовых позиций. Вечером, распрощавшись с приютившими нас людьми, поблагодарив их за заботу, тронулись в северном направлении, чтобы ночью попытаться перейти фронт.

Шли медленно и долго, с частыми остановками, прислушиваясь к каждому звуку. Затем пришлось двигаться на четвереньках и ползком. Впереди полз я. Почувствовал запах отхожего места и подумал: где-то близко, значит, фашистские окопы. Наскочил на какую-то воронку, под руки попалась немецкая каска, вытряхнул из нее землю и надел на голову (все-таки броня, да и фрицы, если заметят, не сразу догадаются, кто я). Пополз дальше и неожиданно провалился в другую яму. Только потом, когда увидел совсем рядом ход сообщения и блиндаж, понял, что я в окопе.

В блиндаже горел тусклый свет, и было полно немцев. Мысли в голове бились лихорадочно: авось да примут за своего, не обратят внимания; а пальцы в кармане судорожно сжимали лимонку. Фу, пронесло, никто не окликнул меня, не заговорил со мной. Никому, вероятно, и в голову не пришло, что в двух шагах от них может очутиться советский летчик, а сзади него — целый экипаж. Успокаивая и заставляя себя идти как бы небрежно, я повернул от блиндажа в другую сторону. Я понимал, что в любую секунду могу снова нарваться на солдат, что надо быстрее покинуть этот окоп. Но опять оказался в какой-то яме, вырытой в виде большого продолговатого прямоугольника. В противоположном конце ямы сидели двое и курили. Они выжидательно, молча смотрели на меня и, ничего не сказав, исчезли куда-то в темноту. Я услышал, как за ними тихо скрипнула дверь — значит, с ямы был вход в блиндаж. Внимательно оглядевшись, вблизи двери я заметил ступеньки, ведущие вверх.

Наступил решающий момент. Членам экипажа, следовавшим сзади меня, яму было никак не обойти. Я махнул им рукой, чтобы

все спустились осторожно. Потом один за другим, пройдя совсем рядом с дверью блиндажа, откуда доносилась немецкая речь, мы полезли по ступенькам наверх и поползли по-пластунски. Я был уже в метрах пятидесяти, когда вдруг взвились в небо ракеты, освещая все вокруг как на ладони. Я прижался всем телом к земле и замер в неподвижности. Немцы, видимо, почуяли что-то неладное, сзади раздались автоматные очереди, взрывы гранат. Но гранаты рвались немного правее. Так прошло несколько минут, которые казались вечностью, я не решался даже пошевельнуть пальцами. Когда стрельба и взрывы стихли, погасли ракеты, оглянулся и увидел рядом с собой стрелка Жилкина.

— А где остальные? — шепотом спросил я его.

Жилкин этого тоже не знал. Звать их, искать в этой обстановке, в десятках метрах от фашистских окопов, было нелепо, только обнаружили бы себя. Следовало идти только вперед, пробираться к своим. Теперь мы ползли вдвоем, ползли остервенело, не давая себе отдыха, останавливаясь лишь на несколько секунд в ложбинах, чтобы перевести дыхание. Наткнулись на проволочное заграждение. Но взяться за провода голыми руками побоялись: вдруг по ним пущен электрический ток, или загремят звуковые сигналы? Встать и перелезть через заграждение также было рискованно. Ножами подкопали под проводами землю. Первым полез я. Подкоп был слишком мал, стальные колючки цеплялись за одежду, рвали ее, царапали руки. Упираясь локтями о землю, я рывками подтягивал свое тело и с трудом выбрался на ту сторону. Теперь, дожидаясь, когда преодолеет это трудное препятствие Жилкин, подумал, что ведь в таком положении любой фашистский солдат мог бы взять нас голыми руками, как рыбу в сетях.

Но вот прополз из-под проводов и Жилкин. Немного полежали в воронке. Кругом стояла настораживающая тишина, в небе мерцали звезды. Пролетели самолеты. По звуку определили, что это наши «кукурузники». Мы все еще не были уверены, что благополучно дойдем до своих. Гул моторов напомнил нам об эскадрилье, о боевых друзьях, которые, конечно, ждут нас, надеются на возвращение. Но еще трудно сказать, удастся ли нам это. Радиста Смирнова никогда уж не будет, не известна и судьба еще пятерых членов экипажа.

Где-то раздались артиллерийские залпы. Надо было двигаться вперед, скоро уж начнет светать. На фоне сереющего горизонта мы увидели впереди силуэт танка. Подползли к нему поближе. Танк был немецкий, подбитый. На месте, развороченном снарядом, пощупали даже толщину брони. И

невдалеке услышали треск автоматной очереди. Решили, что это стреляют, наверно, наши. Заметили даже стреляющего, он стоял в кустах и, как нам показалось, палил просто так, никого не видя. Приблизившись волоком к нему, я подал голос. Стрельба прекратилась. Человек прислушивался. В темноте было не разобрать, наш он или немец. Тогда я позвал его:

— Эй!

Он молчит, а сам смотрит на меня.

— Друг! — крикнул я еще раз.

В ответ раздалась длинная очередь, и человек исчез. Тогда мы опять двинулись вперед. В одном месте долго пришлось ползти между трупами. Очень устали, но лежать среди мертвецов было неприятно. Стиснув зубы, закрыв глаза, упорно тащили свои изнуренные тела вперед! И вдруг услышали русскую речь. Двое о чем-то спорили не очень-то стесняясь в выражениях. Тогда мы с Жилкиным, поднявшись, побежали к ним.

— Не стреляйте! Свои!

И силы окончательно покинули нас, мы свалились почти у самых ног двух наших солдат. Когда они стащили нас в траншею, мы рассказали им, как очутились в таком положении. Солдаты напоили нас водой из своих фляг, дали закурить махорки. Когда отдышались, один из бойцов, глядя на меня, обронил:

— Удивляюсь, как это я не попал в тебя. Обычно стреляю без промаха, а тут, скажи, промазал. Каска-то немецкая была на тебе.

Потом солдаты рассказали, что они видели, как тогда ночью загорелся и взорвался самолет, слышали, как восторженно кричали немцы и стреляли из ракетниц, автоматов, приветствуя своих зенитчиков. Узнав, что с нами вместе переходили фронт еще пятеро членов экипажа и где-то пропали, солдаты заметили:

— Живы будут — вернутся. Но не все вот только остаются в живых. Такие бои тут бывают, что людей перемалывает как в мясорубке.

Вскоре повели нас на командный пункт полка. Снова расспросы, уточнения, телефонные звонки и приказ: ехать в свою часть!

Благополучно вернулись и остальные пятеро. С ними произошло примерно то же, что и с нами. Только они перешли фронт на другом участке, потому что после взрывов гранат взяли иное направление. Как потом рассказывал штурман Вашуркин, они, выйдя на нашу передовую, наткнулись на рассвете на солдата, который старательно косил на лужайке траву для лошадей. Наставили на него пистолеты и потребовали указать расположение командного пункта. Растерявшись, тот все и рассказал, но потом, опомнившись, поднял шум, полез на

Вашуркина с косой. Услышав его крики, переполошились находящиеся где-то вблизи бойцы, подняли стрельбу. Пятерым не оставалось ничего другого, как «сдаться в плен» солдату с косой.

Прощай, эскадрилья!

…Почта часто доставляла мне письма из родной Чувашии. Земляки поздравляли с присвоением звания Героя, сообщали о том, как самоотверженно трудятся они для фронта. Получил я поздравительную телеграмму от Президиума Верховного Совета Чувашской АССР и обкома партии. Было приятно узнавать, что и в колхозах и на заводах — хотя остались там в основном одни женщины и подростки, работали без сна и отдыха, живя трудно, впроголодь, — дела идут успешно. Земляки писали, что их мысли и заботы только об одном — как лучше помочь нам, кто с оружием в руках сражается с фашистами, что весь свой труд, все свои денежные сбережения, хлеб и другие продукты, теплые вещи — все без остатка отдают они фронту, что на внесенные ими личные средства уже построены два бронепоезда, звено самолетов, в подшефные части, формировавшиеся в республике, отправлены десятки вагонов с посылками, что миллионы рублей сданы на постройку танковых колонн «Колхозник Чувашии» и «Тракторист Чувашии».

С большой радостью прочитал я вскоре в одном из номеров «Правды» письмо колхозника сельхозартели «Красный луч» Алатырского района Андрея Михайловича Сарскова. «Я, 58-летний отец двух сыновей, сражающихся на фронте, — писал он, — вношу из личных сбережений на покупку самолета сто тысяч рублей и прошу разрешить вручить его одному из Героев Советского Союза, нашему земляку летчику товарищу Орлову Федоту Никитичу».

По письмам, по нескольким командировкам в тыл я хорошо представлял себе, как там нелегко живется людям. Порой казалось, что мы здесь, на фронте, находимся в более привилегированном положении, получаем все — и оружие, и технику, и боеприпасы, и одежду, и питание. Там женщины, старики, подростки и дети каждый день недоедали, а нам отправляли сюда все, что собирали с полей, и в холод и в любую непогоду люди ходили там в чем попало, а для нас шили и вязали теплую, добротную одежду. От всего этого щемило в сердце и в то же время поднималась в душе горячая волна благодарности, еще острее, сильнее становилась ненависть к врагу.

«Дорогой Андрей Михайлович, — написал я в — „Красный луч“, — обещаю вам как родному отцу: буду летать на самолете, построенном на ваши личные сбережения и бить гитлеровских разбойников, пока мои глаза видя землю, пока руки мои способны держать штурвал».

Мы по-прежнему каждую ночь летаем на объекты и коммуникации врага, стараемся своими бомбовыми ударами здесь, на Северо-Западном фронте, помочь защитникам города-героя на Волге. По сообщениям газет, сводкам информбюро нетрудно было догадаться, что именно там сейчас решается судьба великого сражения, судьба нашей горячо любимой Родины. Слушая в полете по радио голос Москвы, рассказ о беспримерном героизме защитников Сталинграда, мы чувствовали, что вся наша страна сжимается, как могучая стальная пружина, чтобы вскоре развернуться с огромной силой и обрушить смертельный удар на гитлеровские орды.

Много суровых и бессонных ночей, опасных для жизни часов и минут выпало на долю нашего экипажа «Голубой двойки» в октябре и ноябре. То, что было пережито вчера, к другому вечеру уже забывалось, словно это произошло давным-давно. Все мысли, все стремления вновь сосредотачивались на том, как бы удачнее выполнить новое, сегодняшнее задание. К назначенному часу взвивалась в небо сигнальная ракета, и корабли, натужно гудя моторами, уходили в ночную тьму. Курс был один и тот же — на запад. Склонившись над компасом, Иван Милостивенко уточнял время прохода над линией фронта, скорость и высоту полета, готовил данные для бомбометания, пристально вглядывался вниз, где земля, дышала огненными вспышками и пожарами. Но вот яркие взрывы и зарева пожарищ остаются позади, под нами опять все утопает в черном мраке.

— До цели осталось десять минут, — предупреждает в наушниках голос штурмана.

Впереди на земле несколько раз мигнул красный свет. Тут же по облакам начали шарить прожекторы, небо озарили залпы зенитных батарей, сбоку и спереди корабля пролегли огненно-красные пунктиры трассирующих пуль. Но противнику за тонким слоем облаков трудно обнаружить «Голубую двойку», его прожекторы сегодня нас не очень-то страшат.

— Под нами аэродром, товарищ капитан. Так держать! — командует штурман.

Я вспоминаю слова приказа — вывести из строя аэродром, с которого немцы совершают налеты на наши передовые позиции, — и кричу Милостивенко во весь голос:

— Угости их как следует, чтобы надолго запомнили!

В ответ чувствую несколько легких вздрагивании корабля, значит, бомбы оторвались и стремительно пошли вниз. Кабина освещается отблеском взрывов, на земле появляются светло-голубые очаги пожаров. Развернувшись в обратном направлении, мы их заметили в шести местах. Эти горели вражеские самолеты.

Мы, довольные и радостные, спешим на свой аэродром. Вновь подвешиваются бомбы, заправляются баки бензином. Под нами опять скрытая облаками и ночью земля. Задание в этот раз — ударить по скоплению войск в районе узловой железнодорожной станции. Туманная пелена облаков неожиданно обрывается, и корабль повисает над сверкающим тысячами звезд куполом. Видим землю в сказочном освещении голубоватой луны. Настроение у меня сразу поднимается: цель теперь найдем быстро, я подзываю штурмана и говорю ему:

— Смотри, друже, какое чудо, какая красота!

— Вижу, вижу, Федя, — отвечает штурман. — Это нам на руку. На цель зайдем с севера, отбомбимся с ходу и с разворотом уйдем на восток. Осталось до нее совсем немного.

Разворот на девяносто градусов — и под нами железнодорожный узел. Снова знакомое вздрагивание корабля, снова взрываются внизу наши бомбы. Более десятка прожекторных лучей лихорадочно ищут нас в небе, преследует плотный огонь зениток, но мы уже вышли из зоны обстрела, легли на обратный курс, чтобы через час-другой вновь заполнить бомболюки «гостинцами» и опять доставить их точно по адресу…

Так одна за другой проходили наши осенние ночи сорок второго года — и дождливо-туманные, и звездно-ясные, а потом и метельно-вьюжные. В начале декабря вдруг ударил сильный мороз. В полете термометр показывал минус сорок пять — пятьдесят. Но война неумолима, ей нет дела до законов природы. Летчикам нашей отдельной эскадрильи тяжелых ночных бомбардировщиков и в эти морозные дни приходилось по несколько часов проводить в воздухе. От долгого сиденья на месте мороз казался особенно жестоким, проникал легко даже сквозь теплую меховую одежду. Немели от холода руки, ноги не чувствовали педалей.

Нередко под вечер на нашем аэродроме Выползово приземлялись корабли дальней авиации, дозаправлялись горючим, подвешивали бомбы и улетали наносить удары по стратегическим пунктам, расположенным в глубоком тылу врага. Не раз приходилось нам, сидя вместе за ужином в столовой или ожидая время вылета на аэродроме, беседовать, делиться опытом с мастерами дальних полетов и точного бомбометания Молодчим, Куликовым, Ноздрачевым, Подпоркиным и другими. Глядя, как допивает стакан чая курносый, с обветренным лицом капитан Молодчий, трудно было даже представить себе, что через пять-шесть часов он со своим экипажем появится где-то над Берлином. Однажды его корабль ИЛ-4, находясь над крышами фашистской столицы, четырнадцать минут оставался в лучах

прожекторов. Искусно маневрируя, он летал среди разрывов до тех пор, пока не обнаружил нужные объекты и не сбросил на них бомбы. В другой раз после удачного удара Александра Молодчего целые сутки горел железнодорожный узел. Пятьсот цистерн и вагонов с боеприпасами, несколько паровозов и два склада взлетели в воздух. Когда экипаж вернулся на свою базу, в самолете обнаружили шестьдесят три пробоины. Бомбил Молодчий со своими друзьями и Кенигсберг, и Данциг, и Будапешт, и Бухарест.

Часто навещали нас на аэродроме журналисты, художники, писатели. Они бывали с нами в холодной землянке, когда мы готовились к очередному вылету, грели озябшие руки у железной печки, что-то записывали в своих блокнотах, провожали нас к машинам и ждали на старте возвращения экипажей с задания, молча смотрели, как выносили из самолетов раненого члена экипажа и провожали взглядом санитарную машину, в которой медсестра Лена увозила окровавленного нашего товарища в лазарет… Вот и сегодня я встретил на старте поэта Сергея Владимировича Михалкова. Он, как и все мы, переживал за сбитый наш экипаж, все смотрел на запад: не появится ли вдруг над лесом самолет Василия Шатрова? Позже в занесенной снегом землянке он прочитал нам свою только что написанную небольшую поэму «Возвращение». От волнения голос его чуточку дрожал и временами прерывался.

«Она звалась брусникой, но не зрела,
На солнечной поляне не росла,
Ни запаха, ни вкуса не имела,
И никогда съедобной не была.
Она была размещена в подвале,
К ней по кустам тянулись провода,
Ее через „ракету“ вызывали,
И занята она была всегда.
Но летчик-штурмовик Шатров Василий
Не удивлялся в жизни ничему,
Он попросил — его соединили:
— „Брусника“ слушает, — ответили ему.
— Кто говорит?
— Орлов у аппарата.
— Докладывает капитан Шатров.
— Как жив Шатров?
— Заштопан и залатан,
Из госпиталя выписан. Здоров!..»

Наши боевые будни, дни и ночи все еще оставались тяжелыми, предельно напряженными. Но уже чувствовалась близость больших перемен. Двадцать две фашистские дивизии в районе Сталинграда оказались в железном кольце окружения. Вчитываясь в лаконичные сводки жестоких сражений, мы с радостью убеждались, как неумолимо сжимается кольцо. Это вдохновляло, возбуждало нас, рождало жажду еще чаще, как можно больше летать и громить фашистских оккупантов. Экипаж «Голубой двойки» выполнил уже сто сорок четыре ночных боевых вылета, но этого нам теперь казалось мало. Мы сбросили на врага свыше двух с половиной сот тонн бомб, сожгли на немецких аэродромах больше шестидесяти самолетов, уничтожили более ста танков и автомашин, семнадцать эшелонов и несколько складов с боеприпасами и горючим, мы безжалостно мстили за погибших боевых друзей, за командира нашей «Голубой двойки» капитана Гастелло. Но удовлетворяться сделанным, пока гитлеровские банды оставались на нашей земле, было нелепо и немыслимо; хотелось летать и летать, бить и бить врага. А летать мне в декабре, когда командир эскадрильи Павел Иванович Родионов уехал учиться в академию и вместо него назначили меня, удавалось, к сожалению, немного. Сколько ни обращался я по этому поводу к командиру, дивизии полковнику Димитриеву, он напоминал мне по телефону каждый раз примерно об одном и том же:

— Вы теперь не просто летчик, а командир части, отдельной эскадрильи тяжелых бомбардировщиков. И главное для вас — летать не самому, а добиваться, чтобы все экипажи выполняли задания так же успешно, как это делали до сих пор вы сами. Что же это получится, если сам командир летает каждую ночь, а его подчиненные, молодые летчики, сидят и развлекаются на земле? Тем более, самолетов в эскадрилье у вас не хватает.

Командир дивизии, вероятно, по-своему был прав, но от этого мне не становилось легче. Действительно, имелись у нас и «безлошадные» летчики, самолеты были старого выпуска, выработавшие положенные ресурсы, мы собирали их с трудом и отовсюду, где только могли, но они постепенно выбывали из строя, а восстанавливать не было записных частей. Словом, эскадрилья доживала последние недели, нас ожидало или расформирование или переучивание на других типах машин. Вскоре одного за другим начали переводить от нас людей в другие части. Уже несколько раз вызывали на беседу штурмана эскадрильи капитана Сырицу, предлагали ехать учиться на высшие курсы штурманов, а он упорно отказывался и настаивал, чтобы оставили его на фронте. Так и настоял на своем —

перевели Евгения Ивановича в соседний полк скоростных бомбардировщиков. Рыжий Вася Быков, с которым мы в 1941 году вместе бомбили его родной город Ярцево, также перевелся туда. Затем ушел от нас экипаж Большакова, его направили в соединение дальних бомбардировщиков, которым командовал наш бывший ростовский летчик-инструктор генерал Борис Кузьмич Токарев. А потом пошло и пошло. Мой радист, начальник связи эскадрильи Никита Бутенко, уехал в училище сдавать экстерном зачеты на штурмана. Нашего Свечникова — Сан Саныча — и борттехника экипажа Локтионова Ивана Васильевича Федорова, заядлого футболиста, игравшего в команде Николая Гастелло, перевели бортинженерами на дальние четырехмоторные корабли ПЕ-8. Штурмана отряда капитана Михаила Скорынина назначили начальником штаба полка штурмовиков, Ивана Милостивенко — штурманом эскадрильи ночников на ПО-2. В конце месяца меня и Федю Локтионова вызвали в Москву, в отдел кадров главного штаба ВВС.

Свою «Голубую двойку» — дорогую память о погибшем друге и командире — я торжественно передал командиру корабля Петрухину. А самому было грустно, лишь с усилием удавалось удерживать волнение. С ним же в экипаже оставались мои старые боевые друзья: борттехник Карев, его помощник Киселев, стрелки-старшины Бухтияров и Резван, техник Гирев, механики Шутко и Жигарев, оружейник Алсуев. Нелегко в таких случаях расставаться с людьми, которые стали для тебя близкими и родными, с которыми в самые трудные дни и месяцы все делили вместе. Жаль было оставлять знакомые места, неуютные землянки с деревянными нарами, в которых мы отдыхали после полетов и, просыпаясь, нередко не узнавали сами себя, вымазанные сажей от «буржуйки», но которые тем не менее нам казались благоустроенней лучших номеров первоклассных гостиниц.

На следующее утро, распрощавшись с друзьями и товарищами по эскадрилье, на попутной санитарной машине, летчик которой любезно согласился взять меня с собой, я улетел в Москву. Федя Локтионов по какой-то причине задерживался на месте еще на сутки, но мы с ним договорились завтра встретиться в Москве.

В Москве мы остановились у тети Нюры, дальней родственницы нашей кесовской знакомой Вари Расторгуевой. И хотя мы до этого знали ее только по рассказам Вари, тетя Нюра приняла нас как родных сыновей, и в ее маленькой тесной комнатке мы чувствовали себя как-то особенно хорошо, по-домашнему. Здесь же мы встретили и новый, 1943-й год, слушали

выступление Михаила Ивановича Калинина по радио.

А на другой день с самого утра явились в штаб, в отдел кадров. Принял нас полковник Шацкий — невысокий, средних лет человек с умным и добрым взглядом. Он с уважением покосился на наши ордена, внимательно прочитал характеристики.

— Ну, и что вы хотите теперь делать?

— Только летать! — в один голос заявили мы. Просим отправить на фронт, на тяжелые бомбардировщики.

Полковник рассеянно покрутил в руках карандаш, потом энергично, опустил его на стол, видно, мысленно принял какое-то решение.

— Направляем, вас обоих в высшую инженерную академию имени Жуковского. Согласны?

Наши лица вытянулись. Нет, такой поворот дела нас не устраивал. Как мы можем сидеть за партой, когда вокруг столько горя, страданий? Война сейчас — самая лучшая школа, а учиться успеем и после победы над врагом.

— Но ведь жизнь-то не останавливается, Родине нужны знающие, преданные люди не только во время войны. Надо обучать молодежь, а кто это сделает лучше вас, опытных летчиков? Кстати, и командующий воздушной армии Герой Советского Союза генерал Каманин — тоже выпускник академии имени Жуковского, — продолжал терпеливо уговаривать нас Шацкий. Но мы стояли на своем, и он, наконец, с сожалением вздохнул. — Что ж, если вы так рветесь на фронт, задерживать не стану. Но подучиться все-таки вам придется.

Он вызвал адъютанта и тоном, исключающим какое-либо возражение с нашей стороны, сказал:

— Оформите направление и проездные документы этим орлам. Пусть пройдут высшие курсы усовершенствования командного состава ВВС.

…Курсы были расположены в небольшом селении, которое, однако, на всю страну славилось когда-то своими целебными источниками и санаторием. Не пустовал он и сейчас: здесь лечились фронтовики. А в крайних корпусах разместились общежития слушателей курсов. Когда-то здесь, видно, было тепло, уютно и красиво, как во всех санаториях, но сейчас все выглядело унылым, заброшенным, не чувствовалось хозяйского глаза. Спасаясь от холода, мы заколачивали выбитые окна досками, засыпали их землей. Вместе с нами в комнате жил еще один летчик, тоже капитан, Саша Клещев, наш давнишний знакомый по Северо-Западному фронту. Правда, здесь он переквалифицировался и с курсов уехал летчиком-истребителем.

А мы с Федей оставались патриотами дальней бомбардировочной авиации.

Дни на курсах шли своим чередом, по одному и тому же, строго заведенному распорядку: поднимались по команде, выходили на зарядку. После завтрака — аэродром, полеты, вечером — теоретические занятия. Но как бы мы ни уставали за день, обязательно от строки до строки прочитывали все — свежие газеты, напряженно следили за событиями на фронте. Никогда не забыть мне, с каким ликованием встретили наши ребята сообщение Совинформбюро о полном разгроме фашистов под Сталинградом. Да разве только мы одни радовались?

Повсюду: и на фронте, и в тылу шел сбор средств в фонд обороны. Не оставались в стороне и мои земляки. Из Чебоксар мне писали, что на первое февраля в фонд строительства самолетов и танков для Красной Армии в Чувашии было собрано больше шестидесяти миллионов рублей. Отдавали свои трудовые сбережения колхозники, рабочие, лесорубы, врачи, учителя и даже школьники. «Все для фронта!» — этот призыв стал поистине всенародным, крылатым: победа над врагом ковалась не только на фронте, но и в тылу.

Как-то меня вызвал к себе начальник курсов: «Нужно ехать на один из заводов вручать Красное Знамя Комитета обороны». Выехали мы вчетвером — гвардии капитан Новиков, я и Герои Советского Союза старшие лейтенанты Демченков и Хлобыстов. Эти две фамилии были очень популярны среди летчиков, особенно много в свое время писали о мастере воздушного тарана Алексее Степановиче Хлобыстове. Только в одном бою он сделал два тарана, был сбит и сам, без памяти упал в лесу. Там и подобрали его наши солдаты. После госпиталя Алексей попал на курсы усовершенствования, закончил их с отличием и вернулся на Северный фронт. Летом 1943 года я оказался в Москве, зашел по знакомому адресу и застал Лешину сестру в большом горе — она получила похоронную… Позже, из писем друзей, я узнал о подробностях гибели бесстрашного летчика. Хлобыстов возвращался домой после выполненного задания и по пути наткнулся на немецкого истребителя. Оба одновременно открыли огонь — и оба упали на землю, сгорев где-то в Мурманских лесах…

Но это случилось уже несколько месяцев спустя, а пока мы все вчетвером ехали на завод. Там в обеденный перерыв собралось полным-полно народу, с лозунгами, транспарантами. Под гром аплодисментов Алексей Хлобыстов от имени фронтовиков и гвардейцев вручил рабочим знамя. Люди с волнением слушали его страстную, взволнованную речь. Потом

на трибуну поднимались рабочие, и каждый, целуя уголок знамени, давал клятву трудиться еще лучше. А назавтра, в такой же торжественной обстановке, мы вручали переходящее Красное Знамя другому заводу, где выпускались тогда самолеты, прозванные немцами «черная смерть». Мы многое узнали за эти два дня, многое увидели, у нас появилось немало новых друзей, с которыми позже завязалась переписка.

А в начале марта — еще одна неожиданная радость, незабываемая встреча с земляками: меня пригласили на слет молодых передовиков сельского хозяйства Чувашии. Встретили меня на родине очень тепло, от приглашений не было отбоя…

Увиделся я, наконец, и с патриотом-колхозником, своим названым отцом Андреем Михайловичем Сарсковым. Мартовское солнце заливало золотом снежную долину, искрящийся снег слепил глаза, и мягко шуршали полозья, когда мы ехали в алатырский колхоз «Красный луч». А там за околицей уже собралось все село. Как родные расцеловались мы с Андреем Михайловичем, от волнения будто комок застрял у меня в горле. А у Сарскова даже слезы выступили на глазах.

— На фронте погибли двое моих сыновей, теперь ты, Федот, будешь мне сыном. Сто тысяч рублей внес я на самолет для тебя и клянусь сейчас всем самым дорогим в жизни, что и дальше буду помогать фронту, насколько хватит моих сил, — говорил старый колхозник, и снова влажнели его глаза.

Потом все собрались в клубе, до поздней ночи затянулась наша беседа. На прощанье я, как мог, успокаивал взволнованных Андрея Михайловича и его жену Анну Петровну Сарскову.

— Я обязательно еще полетаю на подаренном вами самолете. А как разгромим фашистов, прилечу сюда за вами и прокачу с ветерком.

И опять курсы. Снова учебные классы, теоретическая подготовка, практические стрельбы в тире и полеты. Я с нетерпением ожидал ответа от командующего воздушной армией Северо-Западного фронта генерал-лейтенанта Кондратюка: еще зимой тайком от начальства послал ему письмо с просьбой отозвать меня на фронт. Вот, наконец, и долгожданный ответ: «Товарищ Орлов, получил ваше письмо, искренне желаю вам отличных успехов в учебе. Учитесь, обогащайте свои знания, и по окончании учебы умелым и разумным сочетанием полученных знаний с имеющимся у вас боевым опытом вы еще больше принесете пользы Родине в деле окончательного разгрома ненавистного врага. Не согласен с вашим чувством обиды, что „не могу учиться, сидеть в тылу за партой, как мальчишка, когда наши люди истекают кровью на фронте“. Обидного в этом ничего

нет. Подумайте, и вы сами поймете, что это не так. С приветом начальник отдела кадров подполковник Парамонов».

Больше я ни к кому не обращался. Что ж, учиться так учиться. И мы занимались — упорно, по-фронтовому, не считаясь со временем и усталостью. Тем более что не за горами были выпускные экзамены. Еле-еле выкраивал минуты, чтоб ответить на письма, а их приходило немало — от земляков, от зенитчицы Гали Лебедевой, от ребят с фронта. Особенно часто писал Бухтияров.

В одном из последних писем он сообщил: «Мы по-прежнему все вместе летаем на „Голубой двойке“. Самолет цел и невредим, весь экипаж ждет не дождется вашего возвращения с учебы». А дальше Бухтияров сообщал печальную новость — о том, как погибли при очередном налете гитлеровской авиации любимица полка медсестра Лена и наш полковой военврач. Случилось это в конце апреля на аэродроме Выползово. Там как раз проходил инструктаж медицинских работников. День стоял теплый, солнечный, но вдруг небо закрыли зловещие тени — на аэродром надвигалась большая группа немецких стервятников. Наши истребители по тревоге вылетели навстречу врагу, завязался воздушный бой, который оказался последним для двух немецких бомбардировщиков. Фашисты поспешили убраться восвояси и уже улетая, наобум, без прицельного огня, разбросали свой смертоносный груз. Аэродрому они не причинили никакого вреда, но одна случайная бомба угодила прямо в щель за штабом, куда укрылись медработники. Восемнадцать врачей и сестер, людей самой мирной на земле профессии, нашли здесь могилу… Чудом остался жив и сам Бухтияров: он хотел спрятаться в ту же щель, но опоздал. И когда начали падать бомбы, упал на землю и прижался к ней всем телом. Он слышал, как рвались бомбы, как совсем рядом с ним падали осколки и с минуты на минуту ждал смерти. А смерть, оказывается, была всего в нескольких шагах…

И так горько стало у меня на душе после этого письма: ну, зачем, зачем нужна людям война?! Кто воскресит тысячи, сотни тысяч павших на поле боя? И еще сильней закипала в груди ненависть к подлым захватчикам, хотелось только одного: скорей на фронт и мстить, мстить. Мстить до полной победы.

…Но вот окончены и курсы. Зачеты сданы на отлично, и мы вместе с Федей Локтионовым с нетерпением ждем, когда же нам вручат назначение в часть. Как правило, слушателей курсов отправляли по старым местам, и большинство летчиков давно разъехалось. Но нашу часть на Северо-Западном фронте расформировали и потому оказалось, что за назначением нам необходимо ехать в Москву.

Поезд долго стоял в Энске, и мы успели бы навестить семью нашего полкового врача, но так и не решились: рано или поздно его жена все равно узнает горькую правду, но пусть подольше побудет в неведении, пусть не от нас услышит печальную весть.

Через несколько дней в отделе кадров штаба ВВС определилась наша дальнейшая судьба. Федю Локтионова направили летчиком в авиацию дальнего действия, в полк, где служил наш старый товарищ Николай Иванович Сушин. А меня определили старшим летчиком в дивизию особого назначения. Разошлись наши пути-дороги с Федей, и кто знает, не навсегда ли? Но в будущее ведь не заглянешь… Мы твердо знали только одно: куда бы ни забросила нас судьба, мы честно будем выполнять свой долг.

И через несколько дней мы снова выехали на фронт.

Экипаж «Голубой двойки».

В первом ряду (слева направо): воздушный стрелок-моторист В. БУХТИЯРОВ, штурман корабля В. ВАШУРКИН, командир корабля Ф. ОРЛОВ, борттехник А. СВЕЧНИКОВ, стрелок-радист Н. БУТЕНКО. Во втором ряду (слева направо): штурман-стажор В. КОРОЛЕВ, помощник борттехника К. КИСЕЛЕВ, второй пилот Д. КОЗЫРЕВ, воздушный стрелок Е. РЕЗВАН.

Патриот-колхозник А. М. САРСКОВ и Ф. Н. ОРЛОВ

Борттехник И. В. ФЕДОРОВ.

Механик экипажа «Голубой двойки» Г. М. ШУТКО.

Где же вы теперь, друзья-однополчане

(ВМЕСТО ЭПИЛОГА)

Над городом давно уже витает ночь. Опустели улицы родных Чебоксар, не доносится в окно шум автомобильных моторов, не слышно шуршанья шин троллейбусов. Тихо и у меня в квартире. Дети, жена давно уснули. Лишь меня одного покинул сон. Я перебираю кипу исписанных листов бумаги, и в памяти вновь оживают — словно вчера расстался с ними — боевые друзья, незабываемые суровые и трудные дни и ночи войны. В предыдущих главах я сумел рассказать о них далеко не о всех. Да это, пожалуй, и невозможно. Слишком их было много… Человеческая жизнь богата разными событиями. За четверть века летной жизни, особенно за годы Великой Отечественной войны, немало накопилось их и у меня. Много боевых заданий приходилось выполнять мне и в дивизии особого назначения, куда я был направлен по окончании курсов командного состава ВВС. Нередко летали мы с экипажем в тыл врага, выбрасывали там десанты, садились у партизан, доставляли им боеприпасы, вывозили от них на Большую Землю раненых. Пришлось побывать в самых разных уголках своей великой Родины и за ее пределами — и на Севере и Юге, и на Западе и Востоке, и в Берлине и Будапеште, и в Болгарии и Австрии, и в Чехословакии и Румынии, и в Пекине и Шанхае, и в Пхеньяне и Порт-Артуре… Возможно, когда-нибудь мне удастся рассказать об этом более подробно. А сейчас?

…Я не спеша поднимаюсь из-за стола и, подойдя к окну, долго смотрю на безлюдную улицу, на уходящие вдаль ровные ряды фонарей. Из приемника тихо льются мелодии «Маяка». И вдруг начинают передавать песню, которую вряд ли может слушать спокойно кто-нибудь из людей, проведших долгие месяцы и годы на фронте. Слова ее задевают самые чувствительные струны сердца, а память уносят куда-то далеко в прошлое.

«Майскими короткими ночами
Отгремев, закончились бои…
Где же вы теперь, друзья-однополчане,
Боевые спутники мои?»

И перед глазами вновь встают у меня ночные полеты, разрывы зенитных снарядов, ослепительные лучи прожекторов и лица близких, ставших навсегда родными, друзей и товарищей — однополчан. Мне кажется, что все это — бессонные боевые ночи, и кромешный ад над целью, и расставанье с друзьями — было совсем-совсем недавно, будто только вчера. Но тут в поединок с чувствами вступает голос рассудка, который с точностью до месяца подсказывает тебе срок, отделяющий нынешний день от грозных событий смертельной схватки, с фашизмом. И чем больше расстояние, тем острее, ярче чувствуем мы историческую значимость нашей Победы.

Через несколько лет после войны мне довелось вновь побывать в Берлине. В известном на весь мир Трептов-Парке я постоял, обнажив голову, у монумента советского Воина-освободителя. Молча вглядываясь в девочку, доверчиво припавшую к груди богатыря-бойца, на обломки свастики у ног воина, я старался мысленно представить обобщенный образ всех моих знакомых и друзей — военных летчиков ростовской бригады, которая воспитала меня и многих других. Конечно, попытка моя была наивной: каждый из однополчан вырисовывался в памяти отдельно, с отдельными чертами лица, со своим характером и привычками. Общее было в них, пожалуй, одно — они беспредельно любили Родину и сражались за нее, не жалея жизни.

…Я опять присаживаюсь к столу и, раскрыв фронтовой альбом, долго всматриваюсь в фотоснимки боевых друзей — мужественных, бесконечно храбрых наших летчиков и штурманов, стрелков и радистов, техников и мотористов. Десять самых отважных воспитанников бригады стали Героями Советского Союза. Вот с фотоснимка смотрит, чуть прищурив черные, как ночное кавказское небо, глаза, Борис Захарович Зумбулидзе. Он сейчас находится в запасе и живет в Грузии, работает в Тбилисском аэропорту гражданского воздушного флота. А вот другой портрет — гроза фашистских оккупантов Федор Федорович Степанов, ныне генерал-майор авиации. Он недавно по состоянию здоровья ушел в запас и поселился в Ленинграде. Его штурман, мастер метких ночных бомбовых ударов Василий Михайлович Чистяков работает в Воронеже. Многие из читателей, вероятно, слышали и про Александра Михайловича Краснухина, десятки раз летавшего в глубокий тыл врага бомбить Берлин, Хельсинки, Плоешти и т. д. Ныне он, москвич, трудится в Главном управлении ГВФ. Бывший наш скромный штурман

отряда и начальник парашютно-десантной службы эскадрильи Василий Григорьевич Романюк все еще продолжает служить в Советской Армии. Количество испытательных прыжков у него давно уже перевалило за три тысячи, и свой богатый опыт, знания он теперь передает молодежи. Один из лучших шахматистов полка, неугомонный летчик-труженик Марк Трофимович Лановенко после войны окончил военно-воздушную академию и много сил отдал воспитанию летных кадров. Сейчас он также в запасе, живет в Москве и работает в Министерстве связи. Мой однофамилец однополчанин Михаил Яковлевич Орлов, точно поражавший важнейшие военные объекты врага, много раз получивший ранения, удостоенный трех орденов Ленина и Золотой Звезды, проживает в Черновицах. С великой скорбью вспоминают бывшие ростовчане еще одного своего героя — капитана Якова Ивановича Пляшечника. Он не дожил до дня Победы, погиб с экипажем над Финским заливом, когда возвращался с бомбометания по Хельсинки на свою базу.

Нет сегодня среди нас, ростовчан-однополчан, и Константина Никифоровича Иванова. Того самого Кости Иванова, который первым встретил нас, прибывших из школы молодых летчиков, в Ростовском полку. Его могила находится в станице Усть-Лабинская Краснодарского края. Дело отца, павшего защищая Родину, сегодня продолжает в рядах Советской Армии его сын.

Вскоре, как мы расстались с ним, погиб и замечательный штурман «Голубой двойки» Евгений Иванович Сырица. Ему тоже было предложено ехать на учебу, но он отказался, и его перевели в другую часть — в полк скоростных бомбардировщиков. К этому времени он уже имел два ордена Красного Знамени. И вот в начале 1943 года Евгения Ивановича не стало. В одном из боевых вылетов он выпрыгнул с горящего самолета. Но высота была низкой, и парашют не успел раскрыться. Похоронен он на кладбище села Хотилово Калининской области.

Каждый раз, когда я получаю письмо от кого-либо из однополчан, или, случается, встречусь с ними, в памяти всплывают лица и многих других друзей, которые приближали светлый день Победы, но сами не дожили до нее. Гастелло, Илинский, Маслов, Белкин, Сомов, Кочин, Николаев, Елкин, Ковалев, Кулигин, Соломко, Подпоркин… Да разве всех перечислишь? Говорят, что время лучший врач по душевным ранам. Но всегда ли это так? Сколько лет уже прошло после окончания войны, а наши раны от потери боевых друзей не заживают. Мы помним их и никогда не забудем: всегда, думая о них, чувствуем, как к горлу подкатывает твердый комок, как пальцы на руках невольно сжимаются в кулак, а грудь

захлестывает волна проклятия и ненависти к фашизму, ко всем темным силам, порождающим захватнические войны.

Пусть же никогда не повторится это! Пусть наши дети и дети их детей не испытают того, что довелось пережить их отцам более двадцати лет назад!

Ради этого и сегодня многие из моих друзей-однополчан и товарищей продолжают служить в Советской Армии, а те, кто ушел в запас, трудятся в разных отраслях народного хозяйства. Например, мой бывший инструктор и командир отряда — ныне генерал-майор авиации Борис Кузьмич Токарев готовит боевые кадры для Вооруженных Сил, преподает в академии. До недавнего времени оставался в рядах Советской Армии и наш бывший командир второго отряда, учитель и друг Николая Гастелло, ныне генерал-майор Семен Константинович Набоков. В настоящее время он живет в Киеве. А вновь назначенный незадолго до войны к нам в эскадрилью командиром — ныне тоже генерал — Борис Федорович Чирсков живет под Москвой.

Мой любимый командир эскадрильи Александр Емельянович Кузнецов также стал генералом. Выйдя в запас по состоянию здоровья, он поселился в Воронеже. Мы стали с ним большими друзьями и часто обмениваемся письмами. Между прочим, он первым прислал мне теплое поздравление с героическим полетом нашего земляка Андрияна Григорьевича Николаева.

А наш Коля Сушин после демобилизации вернулся в свой родной город Шую. Отважный, не знавший страха летчик, не раз летавший на своем дальнем бомбардировщике на Берлин, Хельсинки, Кенигсберг, Данциг, Николай Иванович стал замечательным портным.

Многие бывшие летчики, штурманы и техники ростовского полка навсегда связали свою жизнь с Ростовом. Вернулся сюда и подполковник запаса Александр Васильевич Самохин, командовавший после войны авиационным полком. Здесь же выбрали себе постоянное местожительство и наш борттехник Сан Саныч — Александр Александрович Свечников и инженер эскадрильи Андрей Иванович Тружеников. В Ростовском таксомоторном парке работает шофером бывший стрелок-моторист Петр Прокопьевич Рудасов. Сюда же потянуло и полковника запаса Матиченко, нашего бывшего командира аэродромного обслуживания, с большим искусством и изобретательностью маскировавшего в 1941 году Кувшиновскую площадку.

Мой хороший друг, с которым делил я все радости и горести — Федя Локтионов — после окончания курсов был направлен в авиационный полк дальнего действия и успешно воевал до самого

дня Победы. Сейчас Федор Васильевич живет и трудится в городе Жданове Донецкой области. А его штурман Михаил Дмитриевич Скорынин, с которым мы вместе летали в 1936 году в экипаже «Голубой двойки» на первомайском параде в Москве и вместе воевали в составе отдельной эскадрильи ночников, живет ныне в Ессентуках. Почта часто приносит мне от него письма с приглашением приехать погостить на Кавказе. Не прерывается переписка и с бывшим командиром отдельной эскадрильи Павлом Ивановичем Родионовым. По окончании военной академии он также был направлен в авиацию дальнего действия, наносил удары по важным стратегическим объектам в глубоком тылу врага, а после войны стал летчиком-испытателем. Несколько лет назад Павел Иванович ушел в запас и теперь работает в городе Казани.

Часто вспоминается мне наш добрый, заботливый врач Абрам Ефимович Мазин. Вот уже кто действительно по-отечески следил за нашим здоровьем. Вначале, когда я приехал в ростовскую бригаду, он был старшим врачом нашей второй эскадрильи. Тогда эскадрильей командовал Сергей Андреевич Новиков (он сейчас, «фигурально выражаясь», на пенсии живет в городе Краснодаре). Потом Абрам Ефимович стал начальником службы бригады, вскоре — корпуса. Затем его назначили начальником медсанслужбы авиационной армии, ВВС СКВО, а с конца 1944 года — войск ПВО страны. Ныне он работает в ЦК ДОСААФ Союза ССР.

Я несколько раз смотрел кинофильм «Чистое небо», и каждый раз после него оставалось такое ощущение, будто он рассказывает про бывшего командира корабля нашей отдельной эскадрильи Валентина Федоровича Драпиковского.

Как я уже рассказывал в одной из глав этой книги, его машина была сбита над целью летом 1942 года. Ему тогда было 23 года, но летчиком он был уже грамотным, любил свою профессию и жаждал летать и летать, летать в любую погоду, и днем и ночью. Приходилось ему, как и всем нам, бомбить врага, выбрасывать десанты, доставлять партизанам боеприпасы и оружие. Самое трудное задание было ему по плечу… И вот лейтенанта Драпиковского не стало. Мы были уверены, что он погиб, ведь это произошло почти на наших глазах.

И теперь представьте, как через двадцать два года я увидел его в Симферополе — живого, полного сил и энергии. Правда, в свои сорок пять лет он был весь седой, и я вряд ли даже узнал бы его, если бы мне не представили его ростовчане-сослуживцы: бывший борттехник Николая Гастелло, футболист полковой команды Иван Васильевич Федоров и командир отряда Давид

Михайлович Равич, также друг Николая Францевича.

Валентину Федоровичу выпало столько испытаний, что их с лихвой хватило бы на десятерых. Но главное даже не это, а то, что он вышел из них с честью, не запятнав ни имени своего, ни совести настоящего патриота и коммуниста. Мне кажется, легче было совершить героизм на фронте, чем пережить все то, что ему пришлось пережить и остаться тем, кем он остался. Тяжело раненный, Драпиковский очутился в фашистском плену. И не его вина, что это случилось с ним. На его месте мог оказаться каждый из нас. Но именно это нелепое обвинение долгие послевоенные годы — годы разгула унизительной подозрительности и оскорбительного недоверия к людям — висело над ним и закрывало ему все пути в жизни… Никому, казалось, не было дела, что и в невыносимых условиях плена он оставался советским человеком, летчиком… Надо иметь огромную силу воли, чтобы и перед лицом неминуемой гибели, страшного голода, холода и болезней не запятнать чести и совести, не превратиться в презренного труса и предателя. Драпиковский находился в числе тех, кто был обречен на смерть, но высоко держал голову, заражал других верой в нашу победу.

После освобождения, хотя он страстно желал этого и писал кому только мог, ему не разрешили продолжить службу в Военно-Воздушных Силах. Но без авиации он не мыслил жизни, ему хотелось хотя бы постоять вблизи самолетов, слушать рокот их двигателей. В Киевском аэропорту Валентина Федоровича приняли… стартером. Другие аэродромные работники, постепенно узнавая его и проникаясь к нему уважением, удивленно, спрашивали: почему он не летает? А он между тем слал и слал письма, обращаясь во все инстанции. Но плен зачеркивал все. Порой он впадал в отчаяние — недоверие было тяжелее всего — и лишь жена Валентина Петровна поддерживала в нем в такие минуты надежду и веру в справедливость. Надо было все начинать сначала. Продолжая оставаться стартером, проще — аэродромным рабочим, он поступил на юридический факультет Киевского университета и окончил его.

Постепенно менялись и времена. Его восстановили в партии, полностью реабилитировав, вернули доброе имя, поручили исполнение обязанностей диспетчера службы движения. Человек вновь обрел себя. Честной работой, яркими способностями вскоре он добился высшего доверия — его назначили начальником службы движения Украинского территориального управления ГВФ. И вот уже почти восемь лет он целиком отдает себя этой работе. «Это мое второе призвание, — пишет Валентин Федорович в одном из своих писем ко мне. — Прошло то время,

когда мы летали на свой страх и риск. Для нас уже стали привычными реактивные и турбовинтовые самолеты. И недалек день, когда на трассах аэрофлота появятся корабли со сверхзвуковыми скоростями. Я горд, что и мне выпадает честь приложить к нему частицу своего опыта и умения».

Много верных друзей и товарищей хранит память. Годы идут, а дружба, скрепленная в смертельных схватках с врагами, не тускнеет. О каждом из сослуживцев, ставших братьями по духу и оружию, можно бы рассказывать и рассказывать. Но самые теплые, душевные воспоминания остались у меня, естественно, о своем экипаже «Голубой двойки». Это была наша дружная, спаянная, боевая семья.

И, пожалуй, для всех нас в этой семье по-человечески самым близким и родным был радист Бутенко, всегда готовый на любое задание, в совершенстве знающий свое дело, бесстрашный и предельно собранный, и в то же время очень скромный. Мы видели в нем человека большой души. Удостоенный многих правительственных наград, Никита Матвеевич и сегодня отдает Родине все силы. Он стал командиром производства, работает начальником участка в городе Шахты Ростовской области. К сожалению, после моего отъезда на учебу война разбросала друзей в разные концы, и связь наша прервалась. Я не знаю, как сложилась судьба Димы Козырева, второго пилота «Голубой двойки». Остался ли он жив, вернулся ли к молодой жене, с которой разлучила его война сразу же после свадьбы? Помнится, он был родом из Ярославской области. Не известно мне, что стало с техником Кондратом Киселевым, стрелками Василием Бухтияровым и Ефимом Резваном, техником Гиревым, механиком Шутко, оружейником Алсуевым. Где вы, друзья мои, братья нашей дружной, боевой семьи? Но где бы они ни были, кем бы ни работали, я твердо уверен в одном: нашу дружбу, боевое братство вы храните свято и высоко несёте честь и достоинство экипажа «Голубой двойки», завещанное нам нашим командиром Николаем Францевичем Гастелло.

…Когда в начале лета, в теплые июньские вечера, я вижу веселые группы нарядных девчат и юношей, высыпавших на улицы, скверы и набережные города с выпускных балов в школах, мне с грустью и болью вспоминаются такие же юные выпускники 1941 года, ушедшие прямо со школьной скамьи на войну и не вернувшиеся обратно. И каждый раз в голову приходит одна и та же мысль. О том, что, наверно, вот так же, взявшись с подругами за руки, шла когда-то таким же ласковым вечером Галя Лебедева и мечтала о будущем. Но черные тучи войны, нашествие

фашистских разбойников разрушили все планы.

Гале, как и многим ее сверстникам, было семнадцать лет, когда она стала солдатом, и когда из-за нелепого случая войны мне суждено было встретиться с нею. Встреча была недолгой, но, расставаясь с ней, я унес в душе теплые чувства. Ее письма, которые два года доставляла полевая почта, всегда приносили мне радость, рассеивали мрачные мысли в первые месяцы войны, притупляли боль безвозвратных утрат друзей.

Летом 1943 года, когда на Орловско-Курской дуге шли жестокие сражения на земле и в воздухе, я был ранен и очутился в одном из московских госпиталей. Здесь я услышал первый артиллерийский салют в честь победы наших войск. Столица Родины чествовала победителей фашистских орд под Орлом и Курском. От этого было радостно на душе, а в глазах моих стояли слезы: только что принесли мне извещение о смерти Гали. Она как раз погибла под Орлом…

Огромна черная пасть войны, беспредельна жестокость фашизма. И сколько их, таких как Галя Лебедева, погибших в самом начале молодости! Разве мы можем это забыть, разве память о них не будет жить вечно в наших сердцах?

Уже через двенадцать лет, когда я отдыхал с семьей под Ленинградом, мы с женой решили разыскать кого-нибудь из родных Гали. У меня был адрес дома, где она жила до войны с матерью (отец погиб в финскую войну). Но когда нашли нужную нам улицу, указанного Галей дома на ней не оказалось, — он был разрушен бомбой и снесен. Старожилы соседнего дома ничего не знали о судьбе родных и близких Гали и ее матери — Анастасии Ивановны.

…Годы, годы… Время их аккуратно, как самая наиточнейшая машина, складывает из дней, недель, месяцев и сдает в архив истории. Но нет, они не забываются, не становятся в нашей памяти стертыми монетами. Годы эти — наша жизнь, дела и заботы наши, наши испытания и победы. Они отмечены трудом миллионов мозолистых рук, кровью наших близких и родных, знакомых, друзей и останутся в наследство потомкам, чтобы помогать им строить будущее.

Оглядываясь назад, на жизненный путь своих боевых друзей, которые пережили и победили труднейшие испытания, хочется сказать от их имени — и я глубоко убежден: они полностью поддержат меня, — что мы были достойны своего времени, что если бы нам пришлось начинать жизнь сначала, мы бы ее начали и продолжили как и прежде, что потомкам, нашим детям, не приходится краснеть за юность своих отцов. И пусть оно,

сегодняшнее молодое поколение, будет лучше нас, ведь ему бесспорно жить в коммунизме. Пусть оно бережет и гордится боевой славой своих отцов.